रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 260] नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 27, 2015/श्रावण 5, 1937
No. 260] NEW DELHI, MONDAY, JULY 27, 2015/SRAVANA 5, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 24 जुलाई,2015

सं. टीएएमपी/54/2007-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए तथा उड़ीसा के माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा पाराद्वीप पत्तन न्यास (पीपीटी) पर हार्बर मोबाईल क्रेनों(एचएमसीज़) का प्रयोग करने के लिए, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार प्रशुल्क निर्धारित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/54/2007-पीपीटी

कोरम:

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जुलाई, 2015 के इस द्वितीय दिवस को पारित)

यह मामला पीपीटी पर हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित है।

2. अगस्त 2009 में पीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने दिनांक 30 दिसम्बर 2009 को, पीपीटी पर एचएमसी के उपयोग के लिए किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता का कोई संदर्भ दिए बिना समान रुप से लागू होने वाली अधिकतम-सीमा दर का निर्धारण करते हुए एक आदेश पारित किया था।

3.1. इस संबंध में, पीपीटी पर एचएमसी के दो क्रेन आपरेटरों अर्थात चैन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स प्रा. लि. (सीआरईडब्ल्यू) और जिंदल स्टील एंड पावर लि. (जेएसपीएल) ने उडीसा के माननीय उच्च न्यायालय में क्रमश: रिट याचिका संख्या 2010 की 2428 और 2010 की 3365 द्वारा 30 दिसम्बर 2009 के आदेश को चुनौती दी है।

3.2. माननीय उच्च न्यायालय ने रिट याचिकाओं को स्वीकार कर लिया था और दिनांक 16 मई 2012 के सांझे निर्णय के अंतर्गत 30 दिसम्बर 2009 के प्रशुल्क आदेश को निरस्त कर दिया था। न्यायालय ने इस मामले को पत्तन और सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के पश्चात दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन से इस प्राधिकरण को वापिस भेज दिया था। प्रशुल्क के निर्धारण की पूरी कवायद को आदेश के प्राप्त होने की तारीख से 4 महीनों की अवधि के भीतर पूरा करने का निदेश दिया गया था। तब तक, 2005 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.17.2 के अंतर्गत पीपीटी द्वारा यथा स्वीकार्य एवं निर्धारित तदर्थ प्रशुल्क प्रभारित किए जाने हैं।

3.3. माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय दिनांक 16 मई 2012 के पैरा संख्या 38 से 47 के उद्धरण नीचे उद्धृत किए गए हैं:

"*38. उपर्युक्त कानूनी विरोधी तर्कों के संदर्भ में, निम्नलिखित मुद्दे हमारे विचार के लिए सम्मुख आएंगे।*

(i). क्या संशयग्रस्त आदेश में प्रशुल्क दरों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए टीएएमपी को याचिकाकर्ता-लाइसेंसधारियों द्वारा प्रस्तुत विवरण अग्रेषित किए बिना प्रस्ताव को भेजने में पीपीटी ने कानूनी दृष्टि से गलती नहीं की है?

(ii). क्या टीएएमपी के प्रारुप, जिसकी की पीपीटी द्वारा टीएएमपी को प्रस्तुत करना/प्रेषित करना अपेक्षित था, में याचिकाकर्ताताओं द्वारा दिए गए प्रस्ताव पर विचार किए बिना प्रशुल्क दरें निर्धारित करने से संबंधित संशयग्रस्त आदेश और इनके अभाव में समान प्रशुल्क दरों को रु.43.00 पर निर्धारित करना उचित और युक्तियुक्त है?

(iii). क्या याचिकाकर्ता प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के अनुपालन में दरों के निर्धारण से पूर्व सुनवाई के पात्र हैं?

(iv). आदेश क्या हैं?

39. ये सभी मुद्दे परस्पर एक-दूसरे से सम्बद्ध हैं। अत: याचिकाकर्ताओं-लाइसेंसधारियों के पक्ष में क्रमानुसार निम्नलिखित कारणों का उल्लेख करते हुए उनका उत्तर दिया गया है।

40. यह एक निर्विरोध स्वरुप का तथ्य है कि याचिकाकर्ताओं को धारा 42(3) के अंतर्गत एचएमसी की अवस्थापना करके अपनी सेवाएं उपलब्ध कराने अनुमति प्रदान की गई है ताकि वे आयातकों और निर्यातकों द्वारा पोतों से वस्तुओं की ढुलाई और अन्य वाहनों पर प्रतिक्रम रुप से लदान के लिए अपनी क्रेनों का उपयोक्ताओं द्वारा संचालन कर सकें। इसलिए, वे एमपीटी अधिनियम की धारा 43(3) के अंतर्गत बोली स्वीकार करने के कारण पीपीटी के हार्बर में अपनी क्रेनों को अवस्थापित करने के लिए प्राधिकृत हैं क्योंकि उन्होंने लाइसेंस शुल्क के रुप में क्रमश: रु.30.00 और रु.32.60 का भुगतान करने का प्रस्ताव स्वीकार किया है। पीपीटी ने उनके प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया था और 25.5.2008 को कार्यादेश जारी किया था। निविदा सूचना की शर्तों के अनुसार, पीपीटी ने दो बर्थों में एक मिलिटन टन प्रति वर्ष प्रति क्रेन के कार्गो की अनुमानित मात्रा का प्रस्ताव किया था। एक मिलियन टन प्रति वर्ष के पीपीटी के प्रस्ताव को एक आधार के रुप में अनुपालन करने के लिए, जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू ने क्रेनों के संचालन के लिए लागत विवरणियों का आकलन किया है और क्रेन के संचालन के लिए क्रमश: रु.124.50 और रु.121.83 प्रति टन की दर प्रस्तुत की है/प्रस्ताव किया है। दोनों याचिकाकर्ता क्रमश: रु.30.00 और रु.32.60 प्रति टन पर लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने के लिए सहमत हैं। तदर्थ प्रशुल्क दरों पर प्रशुल्क दरों के निर्धारण के समय पीपीटी द्वारा टीएएमपी को वह विवरणियां अग्रेषित नहीं की गई हैं, जबकि इसने विरोधी पक्षकार संख्या 4 के रुप में एबीजीएचआईएल- हस्तक्षेप करने वाले प्रार्थी द्वारा प्रसतुत विवरणों पर विचार किया है। चूँकि इसने क्रेन के संचालन के लिए रु.64.00 प्रति टन का प्रस्ताव किया है, जिसमें पीपीटी का रु.10/- प्रति टन का लाइसेंस शुल्क शामिल है, और इसके अलावा, उक्त विवरणों को न भेजना, जोकि टीएएमपी को अग्रेषित किए जाने वाले प्रपत्र में प्रस्तुत किए गए थे, याचिकाकर्ताओं के लिए पूर्वाग्रह का कारण बना है। यह तथ्य संशयग्रस्त आदेश और टीएएमपी द्वारा दायर जवाबी कथन से स्पष्ट है, जिसमें यह बात विशिष्ट रुप से कही गई है कि पीपीटी और इसके साथ-साथ सेवाप्रदाताओं-लाइसेंसधारियों, जिन्हें पत्तन के हार्बर में अपने एचएमसी के प्रचालन के लिए धारा 42(3)के अंतर्गत अनुमति प्रदान की गई है, को प्रशुल्क दरों के निर्धारण से संबंधित प्रस्तावों को प्रस्तुत करने के लिए कई पत्र और स्मरण भेजे जाने के बावजूद भी कोई उत्तर नहीं मिला था। इसलिए, संशयग्रस्त आदेश और जवाबी कथन से स्पष्ट है कि यह तथ्य कायम है कि पीपीटी ने टीएएमपी को प्रस्ताव नहीं भेजे। इसलिए, याचिकाकर्ताओं द्वारा पीपीटी के हार्बर में उनके एचएमसी के प्रचालन के लिए रु.43.00 पर प्रशुल्क दर के निर्धारण से पहले प्रपत्र में क्रेनों के प्रचालन के लिए विभिन्न संगत पहलुओं के संदर्भ में क्रमश: रु.124.50 और रु.121.83 की दर उद्धृत करते हुए प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव टीएएमपी के समक्ष उसके विचार के लिए और पीपीटी द्वारा उपलब्ध करायी गयी बर्थों में क्रेनों का प्रचालन कर रहे सेवा प्रदाताओं द्वारा संग्रहित की जाने वाली एक समान प्रशुल्क दरों के निर्धारण के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया था। इसलिए, वे प्रशुल्क दरों के निर्धारण द्वारा प्रभावित हुए हैं। टीएएमपी, जिसे निविदा सूचना के अनुसार और एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत भारत सरकार द्वारा तैयार दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क दरों के निर्धारण के लिए निर्णय लेने के लिए अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत शक्तियों का प्रयोग करने के लिए प्राधिकार प्राप्त हैं और याचिकाकर्ताओं द्वारा प्रपत्र में प्रस्तुत संगत सूचना को पीपीटी को, टीएएमपी को अपनी टिप्पणियों के साथ न भेजने से रु.43.00 के प्रशुल्क दर के निर्धारण से याचिकाकर्ताओं के अधिकार निश्चित रुप से प्रभावित हुए हैं। तदनुसार, पहले मुद्दे का उत्तर याचिकाकर्ताओं के पक्ष में दिया जाता है।

41. जहां तक मुद्दा संख्या (ii) और (ii) का संबंध है, यह तथ्य विवाद से परे है कि टीएएमपी प्रशुल्क दरों के निर्धारण और पत्तनों पर दरों की वसूली करने और बोर्ड द्वारा अथवा अन्य व्यक्तियों द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए दरों के विनियमन करने के प्रयोजन से एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत अपने सांविधिक कर्त्तव्य के निष्पादन के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 47-क के अंतर्गत केन्द्र सरकार द्वारा गठित सांविधिक प्राधिकरण है। अधिनियम की धारा 48 द्वारा इस प्राधिकरण को पीपीटी, जोकि अधिनियम के अंतर्गत एक महा पत्तन है, में बोर्ड द्वारा और अन्य व्यक्तियों द्वारा निष्पादित सेवाओं के लिए दर मान निर्धारित करने के लिए शक्तियां प्रदान की गई हैं। पीपीटी ने याचिकाकर्ताओं के साथ-साथ एबीजीएचआईएल के साथ क्रमश: वर्ष 2009 और 2007 में करार किए हैं। एबीजीएचआईएल ने पीपीटी में अपनी क्रेन संस्थापित की हैं, जोकि पुरानी थीं। चूँकि उक्त क्रेन पोतों से पोतों तक कार्गो का लदान करने और उतरवाने के कार्य में पर्याप्त नहीं थी, इसलिए, पीपीटी ने उपयोक्ताओं अर्थात आयातकों और निर्यातकों की जरुरतों पर विचार करते हुए, दो और नई एचएमसी की संस्थापना करने का निर्णय लिया था और इसलिए सीक्यू तथा ईक्यू बर्थो के लिए नई निविदाएं आमंत्रित की गई थीं। तदनुसार, याचिकाकर्ताओं के पक्ष में लाइसेंस प्रदान किए गए थे। पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निविदा की शर्तें नीचे दी गई हैं:

"(क). याचिकाकर्ता द्वारा हैंडल की जाने वाली कार्गो की अनुमानित मात्रा 1.0 मिलियन टन प्रति वर्ष है।

(ख). ढुलाई की न्यूनतक दैनिक मात्रा 10,000 मीटन है।

वर्तमान मामले में निविदा शर्त में उल्लिखित शर्त इस प्रकार है:

(i). क्रेन के माध्यम से हैंडल किए गए प्रति टन कार्गो के लिए पत्तन को लाइसेंस शुल्क देय है।

(ii). प्रस्ताव में दिए गए लाइसेंस शुल्क को कार्गो की अनुमानित मात्रा से गुणा किया जाएगा ताकि ऐसे शुल्कों के मूल्य का निर्धारण किया जा सके।"

42. निविदा शर्तों में निविदा दस्तावेज के अनुबंध-II के अनुसार मोबाइल क्रेन हार्बर की विस्तृत आवश्यकता के बारे में भी उल्लेख है। निविदा दस्तावेज के खण्ड 39 के अनुसार, क्रेन के संस्थापक को क्रेनों के प्रयोग के लिए दरों के निर्धारण के लिए टीएएमपी के निर्धारित प्रपत्रों में पत्त्न को प्रस्ताव प्रस्तुत करना होगा। प्रचालकों के अनुरोध पर, पत्तन क्रेन के लिए तदर्थ दर निर्धारित कर सकता है बशर्ते वह टीएएमपी के अंतिम आदेशों के अनुसार हो।

43. वर्तमान मामले में, याचिकाकर्ताओं के अनुरोध पर, पीपीटी ने याचिकाकर्ताओं और इसकेसाथ-साथ अन्य आपरेटरों के लिए तदर्थ आधार पर रु.64/- "निष्पादन से सम्बद्ध शुल्क दर" निर्धारित की है। उक्त संकल्प के अनुसार, जेएसपीएल के लिए पीपीटी द्वारा निर्धारित दर प्रति टन रु.64.00 है। इसी तरह, पीपीटी ने सीआरईडब्ल्यू के लिए रु.70.00 और एबीजीएचआइएल के लिए रु.43.00 निर्धारित की है। महापत्तनों में प्रशुल्क दरों के निण्धारण के लिए टीएएमपी को मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 उप खण्ड (i) से (viii) के अन्तर्गत व्यापक सिद्धांत "भूमिका और समग्र दृष्टिकोण "के प्रावधान का पालन करना होता है। उक्त सिद्धांत को इस प्रकार पढा जाता है:

(i). शिपर्स/प्रेषितों और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं के हितों की रक्षा करना।

(ii). पत्तनों के लिए समुचित प्रतिफल सुनिश्चित करना।

(iii). कारक, जिनसे प्रतियोगिता, संसाधनों का मित्तव्ययी उपयोग, निष्पादन में दक्षता, और इष्टतम विनियोग को बढ़ावा मिलेगा ।

(iv). स्थापित लागत निर्धारण की पद्धतियां (लागत व दृष्टिकोण सहित) और मूल्य निर्धारण सिद्धांत।.

(v). एमपीटी अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश।

(vi). अपने कार्यों का निर्वाह करते हुए पारदर्शिता और सहभागी दृष्टिकोण सुनिश्चित करना

(vii). पत्तनों की परिचालन क्षमता में सुधार करने के लिए प्रशुल्क वृद्धि का इस्तेमाल किया जाएगा।

(viii). कुल मिलाकर, दीर्घकालिक उद्देश्य प्रतिस्पर्धी मूल्य निर्धारण को अपनाना और अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्धी स्तर के अनुसार भारतीय पत्तनों के प्रदर्शन को बढाना है।

44. इसके अलावा, टीएएमपी द्वारा अधिसूचित अधिसूचना दिनांक 28 मार्च,2005 द्वारा महापत्तनों पर प्रशुल्क के विनियमन के लिए दिशा-निर्देश, 2004 (अनुबंध-1/1) के खण्ड 2.4.1 और 2.4.2 और इसके साथ इसके प्रतिवाद से संबंधित टिप्पणियां बहुत ही महत्वपूर्ण हैं, जिसमें यह प्रावधान है कि टीएएमपी लागतों और विनियोगों की तर्कसंगतता की जांच करेगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि अकुशलता, फिजूल उपयोग/पद्धतियों अथवा आधिक्य का भार उपयोक्ताओं पर न पडे। इसी प्रकार, उक्त दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.1 में यह प्रावधान किया गया है कि पूँजी परिसंपत्ति मूल्य निर्धारण माडल (सीएपीएम) के अनुसार निर्धारित पूर्व-कर की दर पर महापात्तन न्यासों और निजी टर्मिनल आपरेटरों दोनों के लिए नियोजित पूँजी पर प्रतिफल (आरओसीई) की अनुमति दी जाएगी। खण्ड 2.12 में उल्लेख है कि निजी आपरेटर द्वारा यह स्थापित किया

गया है कि किए गए उच्च स्तर के निवेश को देखते हुए पत्तन न्यास के विद्यमान प्रशुल्क को अपनाने से इसे आर्थिक कठिनाई होगी, अच्छा तो यह होगा कि वाणिज्यिक प्रचालनों की शुरुआत से ही उन्हें लागत आधारित अलग प्रशुल्क की अनुमति दी जाए। खण्ड 2.17.1 में यह कहा गया है कि सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क के अभाव में अपना प्रस्ताव उपलब्ध कराने के लिए यदि पीपीटी पर कर्तव्यों का और अधिक निरुपण अधिसूचित दर मानों में उपलब्ध नहीं है, पत्तन उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। खण्ड 2.17.2 और 2.17.3 पीपीटी को इस बात के लिए समर्थ बनाते हैं कि टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ कि दर को अंतिम रुप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर प्रभारित की जा सकती है। अंतरिम अवधि में प्रचालित होने वाली तदर्थ दर के लिए यह आवश्यक है कि उसका अनुमान तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए विद्यमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर आकलित किया गया हो; और यह भी आवश्यक है कि इसके संबंध में पत्तन/टर्मिनल और संबंधित उपयोक्ता(ओं) में परस्पर सहमति हो। खण्ड 2.17.4 में यह उल्लेख है कि तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दर को स्वीकार कर लिया जाएगा जब तक कि यह प्रतीत न हो कि यह अत्यधिक है और इसमें पूर्वकाल से कुछ संशोधन करना अपेक्षित है। खण्ड 3.1.1 में यह उल्लेख है कि समय-समय पर संशोधित इन दिशा-निर्देशों के अनुसार, ऐसे प्रपत्रों, जो सहायक विवरणों से युक्त हों और जो टीएएमपी द्वारा निर्धारित किए गए हों, में प्रशुल्क के साथ-साथ प्रदान की गई सेवाओं अथवा उपलब्ध करायी गई सुविधाओं के लिए तथा सम्पत्तियों और परिसम्पत्तियों के प्रयोग के लिए प्रभारों के विनियमन से संबंधित शर्तयुक्तता के निर्धारण के लिए प्रस्ताव निरुपित किया जाएगा। खण्ड 3.1.5 में यह उल्लेख है कि जहां तक उपयोक्ताओं का संबंध है टीएएमपी वैयक्तिक उपयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदनों पर कार्रवाई नहीं करेगा, जब तक इसमें उन प्रशुल्क/दरमान के निर्धारण की बात सम्मिलित न हो, जो इस वर्तमान मामले में किया गया है, यह बात संशयग्रस्त आदेश से प्रकट होती है। इसने भुवनेश्वर में आयोजित बैठक में एबीजीएचआईएल और अन्य उपयोक्ताओं की बात सुनी है। खण्ड 3.2.5 में यह प्रावधान किया गया है कि परामर्शी प्रक्रिया के एक भाग के रुप में, यदि आवश्यक हो, किसी मामले अथवा प्रस्ताव की सुनवाई या तो प्राधिकरण के कार्यालय में अथवा पत्तन में पत्तन और पत्तन के उपयोक्ताओं के साथ संयुक्त रुप से आयोजित की जाएगी।

45. दिशा-निर्देशों के उपर्युक्त खण्डों से यह स्पष्ट पता चलता है कि विभिन्न संगत पहलुओं, जिनके संबंध में टीएएमपी द्वारा प्रशुल्क दरों के निर्धारण के लिए इसके समग्र दृष्टिकोण के साथ विचार करना अपेक्षित होता है, और इस मामले में सेवा प्रदाताओं की बात भी सुनी जानी आवश्यक है जैसाकि इस मामले में एक सेवा प्रदाता की बात सुनी गई है जिसका संशयग्रस्त आदेश से पता चलता है। इसके अलावा, उक्त दिशा-निर्देशों में ऊपर दिए गए संदर्भ में अंतर्निहित है कि दरों के निर्धारण से पहले इस मामले में सेवा प्रदाताओं की बात सुनी जानी आवश्यश्क है, क्योंकि वे उपयोक्ताओं से प्रभार वसूलने के लिए पीपीटी में अपनी क्रेनों के अधिष्ठापन और उनके प्रचालन के प्रयोजन से संगत सूचना के आधार पर अपनी अपराध स्वीकृति से बोध कराएंगे। यह प्रभार स्थापना प्रभारों, अपफ्रंट राशि, प्रत्याभूति जमा और स्टाफ, जिनके लिए पत्तन में एचएमसी का प्रचालन करना अपेक्षित होता है, पर वहन किए जाने वाले व्ययों को देखते हुए उचित अनुपात में होने चाहिएं। ये सभी पहलू संगत स्वरुप के हैं, जिन पर टीएएमपी द्वारा विचार किया जाना है और उक्त प्रस्ताव टीएएमपी के प्रपत्र में याचिकाकर्ताओं द्वारा पीपीटी को प्रस्तुत करना अपेक्षित है और उसे पीपीटी द्वारा टीएएमपी को अग्रेषित करना अपेक्षित है। हालांकि हस्तक्षेप करने वाले आवेदक प्रतिवादी पक्ष संख्या 1 की ओर से और प्रतिवादी पक्ष संख्या 4, की ओर से तर्क के द्वारा यह आग्रह किया गया है कि याचिकाकर्ताओं की बात सुनना अपेक्षित नहीं होता है, तथापि, इस तथ्य को देखते हुए कि सेवा-प्रदाता – जिन्हें इसमें याचिकाकर्ता कहा गया है, द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रचालन प्रभार दरों के निर्धारण के अनुपात में नहीं होते हैं, कानून में पूर्ण रुप से अरक्षणीय हैं। तब तो प्रचालन का कार्य कौशलपूर्ण नहीं होगा और याचिकाकर्ताओं को हानि उठानी पडेगी और निर्यातकों और आयातकों के माल की ढुलाई के लिए कार्गो में अपनी सेवा प्रदान करने के लिए सेवा प्रदाताओं को अनुमति देने का यह उद्देश्य नहीं है, जिसके कि सिविल स्वरुप के गंभीर परिणाम होंगे, श्रीमती मेनका गांधी बनाम यूनियन बैंक आफ इंडिया और अन्य एआईआर 1978 एससी 597 के मामले में उच्चतम न्यायालय द्वारा यह विधि निर्धारित की गई है, जिसमें उक्त निर्णय के पैराग्राफ-57 में यह निर्णय दिया गया है कि यहां तक कि अधिनियमों के अंतर्गत सांविधिक प्रावधान के अभाव में भी, प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत सांविधिक प्रावधानों के साथ पठित होंगे।

46. इस वर्तमान मामले में, टीएएमपी द्वारा प्रस्तुत अधिसूचना दिनांक 28.3.2005 द्वारा जारी दिशा-निर्देश, 2004 के अनुबंध-1/क के अंतर्गत खण्ड का सावधानीपूर्वक अध्ययन करने से यह स्पष्ट पता चलेगा कि टीएएमपी द्वारा प्रशुल्क प्रभारों को निर्धारित करने के लिए विनियोग और अन्य प्रभारों की संगत सामग्री के विवरण के आधार पर उनके प्रस्तावों पर विचार करने की दृष्टि से सेवा प्रदाताओं की बात सुनी जानी चाहिए। वर्तमान मामले में ऐसा नहीं किया गया है। अत:, पारित किए गए संशयग्रस्त आदेश से प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों और संदर्भित उक्त दिशा-निर्देश, 2005 का उल्लंघन हुआ है। चूँकि हमने इस निर्णय को कायम रखा है कि प्रशुल्क दरों के निर्धारण से दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित प्रपत्रों में पीपीटी को याचिकाकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना को डी होर किया गया है, चूँकि इसने केवल एबीजीएचआईएल से संबंधित विवरण ही अग्रेषित किए

हैं, इसे पीपीटी द्वारा टीएएमपी को अग्रेषित नहीं किया गया है, यह संशयग्रस्त आदेश से पता चलता है। इसके अलावा, खण्ड 2.17.1 में यह प्रावधान किया गया है कि जब कभी अधिसूचित दर मानों में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो पत्तन प्रस्तावित दर को प्रभारित करने के लिए प्रस्ताव करने के साथ उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है, जिस पर टीएएमपी द्वारा विचार नहीं किया गया है। इन पर विचार न करने के लिए कोई विधिक कारण बताना आवश्यक नहीं है। इसलिए, खण्ड 3.2.5 में पत्तन और उपयोक्ताओं की बात सुनने के लिए प्रावधान किया गया है। चूँकि अधिनियम की धारा 42(2) के अंतर्गत अपनी सेवाएं प्रदान करने के लिए सेवा प्रदाताओं/लाइसेंसधारियों को अनुमति प्रदान की गई है, इसलिए, उनके द्वारा उपभोक्ताओं के माल की ढुलाई की सेवाओं का लाभ उठाने के लिए यह बात उसमें समाविष्ट है कि टीएएमपी द्वारा प्रशुल्क दरों के निर्धारण से पूर्व सेवा प्रदाताओं की बात सुनी जाना आवश्यक है।

47. उपर्युक्त कारणों से, पीपीटी को निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तुत सामग्रियों के विवरणों पर विचार न करना, जोकि इसके द्वारा टीएएमपी को नहीं भेजी गई थी, रु.43.00पर एक समान प्रशुल्क दर निर्धारित करते हुए, जबकि याचिकाकर्ताओं ने क्रमश: रु.30.00 और रु.32.60 प्रति टन के लाइसेंस शुल्क की पेशकश की थी, इसके द्वारा संशयग्रस्त आदेश पारित करना विधिमान्य नहीं है। शेष रु.13.00 और रु.10.40 क्रेनों की स्थापना, एचएमसी के प्रचालन के लिए स्टाफ उपलब्ध कराने की लागत के संबंध में होंगे, जोकि उपभोक्ताओं के लिए बिलकुल अपर्याप्त होंगे जिससे याचिकाकर्ताओं के हित प्रभावित होंगे। इसलिए, हमारा यह विचार है कि संशयग्रस्त आदेश इस कारण से मनमाना और असंगत आदेश है कि हस्तक्षेप करने वाला लाइसेंस धारी आवेदक, जो 2007 से अपना एचएमसी का प्रचालन कर रहा है, लाइसेंस शुल्क के रुप में पीपीटी को रु.10 प्रति टन का भुगतान करने के लिए सहमत हो गया है, जबकि याचिकाकर्ता 200% से भी अधिक का भुगतान कर रहे हैं और इसलिए सभी सेवा प्रदाताओं के लिए लाइसेंस शुल्क की उक्त एक समान दर निर्धारित करना बहुत ही अविवेकपूर्ण और भेदभाव पूर्ण है। तदनुसार, मद संख्या (ii) और (iii)के संबंध में उत्तर भी याचिकाकर्ताओं के पक्ष में दिया गया है।

उपर्युक्त उल्लिखित कारणों से, याचिकाओं को अपेक्षित सफलता मिलनी ही चाहिए और तदनुसार, अनुमति दी जाती है। आदेश जारी किया जाता है और संशयग्रस्त आदेश को रदद किया जाता है और पत्तन तथा सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के पश्चात एमपीटी अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार द्वारा निरुपित दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क दरों के निर्धारण के प्रयोजन से मामले को टीएएमपी को वापिस भेजा जाता है। प्रशुल्क दरों के निर्धारण की पूरी कवायद को इस आदेश के प्राप्त होने की तारीख से चार महीनों की अवधि के भीतर पूरा किया जाएगा। तब तक, खण्ड 2.17.2 के अंतर्गत पीपीटी द्वारा यथा स्वीकार्य एवं निर्धारित तदर्थ प्रशुल्क दर, सेवा प्रदाताओं पर प्रभारित की जा सकती है"।

3.4. तत्कालीन अतिरिक्त महाधिकवक्ता से प्राप्त कानूनी सलाह के आधार पर इस प्राधिकरण ने उडीसा उच्च न्यायालय के फैसले को चुनौती देने के लिए माननीय उच्चतम न्यायालय में एक विशेष अनुमति याचिका दायर की थी। माननीय उच्चतम न्यायालय ने अपने 04 अप्रैल 2014 के आदेश द्वारा विशेष अनुमति याचिका को खारिज कर दिया है। हमें परामर्श दिया है गया है कि माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा याचिका को खारिज करने का अर्थ है कि 2010 का सीडब्ल्यूपी संख्या 3365 और 2010 का सीडब्ल्यूपी संख्या 2428 में माननीय उडीसा उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय और पारित किए गए आदेश को बनाए रखा गया है। चूँकि माननीय उडीसा उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय और पारित किए गए आदेश को बनाए रखा गया है, इसलिए माननीय उडीसा उच्च न्यायालय के दिशा निर्देशों का अनुपालन करने के लिए कार्रवाई प्रारंभ की गयी ।

4.1. वह प्रशुल्क आदेश जिसे रद्द और माननीय उच्च न्यायालय द्वारा मामले को अन्य बातों के साथ-साथ पीपीटी और संबंधित सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात प्रशुल्क का निर्धारण करने के निर्देश के साथ वापिस लौटा दिया गया है, वि 30 दिसंबर 2009 का प्रशुल्क आदेश है । चूँकि प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में 23 जनवरी 2010 [(08 जनवरी 2010 से 15 दिन समाप्त के समाप्त होने के पश्चात) (अधिसूचना की तारीख)] से 22 जनवरी 2013 तक तीन वर्षों के प्रशुल्क चक्र दिए गए हैं, इसलिए, पीपीटी और अन्य सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के पश्चात प्रशुल्क 23 जनवरी 2010 से 22 जनवरी 2013 तक की उसी अवधि के लिए निर्धारित किए जाने हैं। पीपीटी के 6 अगस्त 2009 और 17 अगस्त 2009 के प्रस्ताव के द्वारा 30 दिसम्बर 2009 के प्रशुल्क आदेश में एचएमसी के लिए दर का निर्णय करने के लिए आधार तैयार कर दिया गया था। तदनुसार, माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में, पीपीटी और संबंधित सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के उद्देश्य से, पीपीटी के 6 अगस्त 2009 और 17 अगस्त 2009 के प्रस्ताव की एक-एक प्रति उस समय विद्यमान तीन एचएमसी सेवा प्रदाताओं अर्थात दि चैन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स प्रा.लि.(सीआरईडब्ल्यू), दि जिंदल स्टील एंड पावर लि. (जेएसपीएल) और दि एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटिड (एबीजीएचआईएल) को हमारे 2 जून 2014 के पत्र द्वारा उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करते हुए भेजी गई थी। पीपीटी से यदि कोई अन्य संबंधित सेवा प्रदाता हो, जिससे इस मामले में परामर्श किया जा सकता हो, के बारे में अवगत कराने का अनुरोध किया गया था। उत्तर में, पीपीटी ने सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल के नामों के अलावा अपने पत्र दिनांक 13 जून 2014 द्वारा मैसर्स उडीसा स्टेवीडोरस लिमिटेड, जगतसिंहपुर, (ओएसएल) के नाम का सुझाव दिया। तदनुसार, पीपीटी के दिनांक 6 अगस्त 2009 के प्रस्ताव और पीपीटी के

दिनांक 17 अगस्त 2009 के पत्र की एक-एक प्रति भी हमारे 17 जून, 2014 के पत्र द्वारा ओएसएल को उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करने के लिए अग्रेषित की गई थी।

4.2. सेवाप्रदाताओं अर्थात सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल से प्राप्त टिप्पणियां फीडबैक सूचना के रुप में पीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। पीपीटी ने स्वयं ही सीआरईडब्ल्यू की टिप्पणियों का उत्तर दिया है।

5.1. माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार पीपीटी और संबंधित सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का एक मौका देने के उद्देश्य से भुवनेश्वर स्थित पीपीटी परिसर में संदर्भाधीन इस मामले पर एक संयुक्त सुनवाई 27 जून 2014 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में पीपीटी, सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल ने अपनी-अपनी बात कही।

5.2. संयुक्त सुनवाई में किए गए फैसलों के अनुसार, हमारे पत्र दिनांक 1 जुलाई 2014 द्वारा सभी सेवा प्रदाताओं को यह सलाह दी गई थी कि वे इस प्राधिकरण के साथ-साथ पीपीटी को लिखित रुप में अपने तर्क प्रस्तुत करें। हमारे पहली जुलाई 2014 के पत्र द्वारा पीपीटी से पत्तन को प्रस्तुत किए जाने वाले सेवा प्रदाताओं के तर्कों पर अपनी प्रतिक्रिया भी व्यक्त करने का अनुरोध किया गया था।

5.3. दिनांक 5 जुलाई 2014 की सीआरईडब्ल्यू की, दिनंक 5 जुलाई 2014 की ओएसएल की और दिनांक 7 जुलाई 2014 की जेएसपीएल की प्रतिक्रिया की एक-एक प्रति उस पर उनकी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए हमारे 08 जुलाई 2014 के पत्र के द्वारा पीपीटी को अग्रेषित की गई थी। पीपीटी ने दिनांक 22 जुलाई 2014 के अपने ई-मेल द्वारा अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।

5.4. संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णय के अनुसार, पीपीटी को हमारे 23 जुलाई, 2014 के पत्र द्वारा उठाये गए कुछेक मुद्दों पर कुछ सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने 28 जुलाई, 2014 के अपने ई-मेल से प्रत्युत्तर भेजा था। हमारे द्वारा चाही गई सूचना/स्पष्टीकरण और पीपीटी का प्रत्युत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जा रहा है:

<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>पीपीटी से मांगी गई सूचना</th><th>पीपीटी का उत्तर</th></tr>
<tr><td>(i).</td><td>संयुक्त सुनवाई के दौरान सेवा प्रदाता अर्थात मैसर्ज चैन्नई राधा वर्क्स (सीआरईडब्ल्यू) और मैसर्ज जिंदल स्टील और पावर लिमिटेड (जेएसपीएल) ने बताया कि हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) द्वारा 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर को प्राप्त करना विभिन्न बाधाओं के कारण असम्भव है जिनका उन्होंने समय-समय पर वास्तव में सामना किया है जो पोत के आगमन से आयात चक्र में कार्गो की निमुक्ति पूर्ण होने तक तथा इसी प्रकार निर्यात चक्र में पेश आती हैं। उन्होंने यह भी बताया था कि पोत का आगमन अप्रत्याशित होता है, कभी-कभी तो पोतों का जमघट लग जाता है और कभी बर्थ खाली पड़ी रहती है। इस संबंध में और जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान पीपीटी ने स्वीकार किया, पीपीटी को तीन मुख्य श्रेणियों के कार्गो अर्थात बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के लिए दिसम्बर, 2009 के आदेश के अंतर्गत उल्लिखित अवधि के लिए प्रत्येक प्रचालक द्वारा प्राप्त औसत प्रतिदिन प्रहस्तन पद प्राप्त करने संबंधी सूचना देनी होगी।</td><td>एचएमसी की औसत प्रहस्तन दर मी. टन/दिन, प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए, जिसे पीपीटी द्वारा भेजे गए ब्यौरे में से लिया गया है, इस प्रकार है:

<table>
<tr><th rowspan="3">वर्ष</th><th colspan="5">ड्राई बल्क कार्गो</th></tr>
<tr><th colspan="2">सीआरईडब्ल्यू</th><th colspan="2">जेएसपीएल</th><th colspan="1">ओएसएल</th></tr>
<tr><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 2</th><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 2</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>8820</td><td>-</td><td>12775</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>12412</td><td>-</td><td>16507</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>16896</td><td>-</td><td>18903</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>13954</td><td>11537</td><td>शून्य</td><td>13381</td><td>0127</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>13627</td><td>11554</td><td>14431</td><td>15419</td><td>12735</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th rowspan="3">वर्ष</th><th colspan="5">ब्रेक बल्क कार्गो</th></tr>
<tr><th colspan="2">सीआरईडब्ल्यू</th><th colspan="2">जेएसपीएल</th><th colspan="1">ओएसएल</th></tr>
<tr><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 2</th><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 2</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>712</td><td>-</td><td>शून्य</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>1113</td><td>-</td><td>शून्य</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>962</td><td>-</td><td>शून्य</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>870</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>723</td><td>शून्य</td><td>612</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th rowspan="3">वर्ष</th><th colspan="5">अन्य कार्गो</th></tr>
<tr><th colspan="2">सीआरईडब्ल्यू</th><th colspan="2">जेएसपीएल</th><th colspan="1">ओएसएल</th></tr>
<tr><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 2</th><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 1</th><th>क्रेन 2</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>शून्य</td><td>-</td><td>शून्य</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>शून्य</td><td>-</td><td>शून्य</td><td></td><td>-</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>949</td><td>-</td><td>852</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>1080</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>725</td><td>शून्य</td><td>752</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

(ii). संयुक्त सुनवाई के दौरान सेवा प्रदाता अर्थात सीआरईडब्ल्यू, और जेएसपीएल ने भी यह बताया कि 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्राप्त न कर पाने की असमर्थता का एक कारक यह है कि खराब होने के कारण क्रेनों की मरम्मत में समय लगना और कार्गो के उपलब्ध न होने के कारण क्रेनों का खाली पड़े रहना। इस संदर्भ में पीपीटी, कुल निरर्थक और खराब होने के घण्टों का वार्षिक आधार पर प्रचालक-वार दिसम्बर, 2009 के आदेश द्वारा उल्लिखित अवधि का ब्यौरा प्रस्तुत करे।

पीपीटी द्वारा प्रस्तुत खाली घण्टों का ब्यौरा इस प्रकार है:

	निरर्थक घण्टे				
	सीआरईडब्ल्यू		जेएसपीएल	ओएसएल	
	क्रेन 1	क्रेन 2	क्रेन 1	क्रेन 1	क्रेन 2
2009-10	3572	-	4267	-	-
2010-11	3669	-	4569	-	-
2011-12	4545	-	3253	-	-
2012-13	4948	3392	शून्य	4692	6398
2013-14	5564	3930	3920	3420	5755

पीपीटी द्वारा प्रस्तुत, खराब हुए घण्टों का ब्यौरा इस प्रकार है:

वर्ष	खराब हुए घण्टे				
	सीआरईडब्ल्यू		जेएसपीएल	ओएसएल	
	क्रेन 1	क्रेन 2	क्रेन 1	क्रेन 1	क्रेन 2
2009-10	85	-	527	-	-
2010-11	1349	-	973	-	-
20 1-12	755	-	2275	-	-
2012-13	348	696	8760	912	शून्य
2013-14	1316	शून्य	3487	768	शून्य

(iii). पीपीटी को दिसम्बर, 2009 के आदेश द्वारा कवर की गई अवधि के दौरान सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रहस्त किए गए विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो का वर्ष-वार और प्रचालक-वार ब्यौरा भी प्रस्तुत करना है।

विदेशी और तटीय पोतों के माध्यम से प्रत्येक सेवा प्रदाता द्वारा प्रहस्त की गई मात्रा का ब्यौरा जैसा पीपीटी ने प्रस्तुत किया है, इस प्रकार है:

(लाख टनों में)

वर्ष	सीआरईडब्ल्यू					
	80 टन क्रेन			60 टन क्रेन		
	विदेशी	तटीय	योग	विदेशी	तटीय	योग
2009-10	16.40	0.67	17.07	-	-	-
2010-11	18.22	0.94	19.15	-	-	-
2011-12	23.64	0.49	24.13	-	-	-
2012-13	19.79	0.0 093	19.79	21.87	0.59	22.46
2013-14	9.92	0.33	1 .25	23.25	0	23.25

(लाख टनों में)

वर्ष	जेएसपीएल		
	100 टन क्रेन		
	विदेशी	तटीय	योग
2009-10	17.82	-	17.82
2010-11	21.90	0.23	22.13
2011-12	25.39	0 21	2560
2012 13	-	-	-
2013-14	8.08	0.01577	8.10

(लाख टनों में)

वर्ष	ओएसएल					
	100 टन क्रेन			60 टन क्रेन		
	विदेशी	तटीय	योग	विदेशी	तटीय	योग
2009-10	-	-	-	-	-	-
2010-11	-	-	-	-	-	-
2011-12	-	-	-	-	-	-
2012-13	17.60	-	17.60	9.97	-	9.97
2013-14	29.37	-	29.37	15.94	-	15.94

6.1. माननीय उच्चतम न्यायालय के 4 अप्रैल, 2014 के आदेश के साथ पठित उड़ीसा के माननीय उच्च न्यायालय के 12 मई, 2012 के आदेश के निदेशों के अनुसार इस प्राधिकरण को प्रशुल्क दरों के निर्धारण की पूरी प्रक्रिया को इस आदेश की प्राप्ति की तारीख से चार महीने की अवधि के भीतर पूरा करना है। यदि चार महीने की अवधि को माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेश पारित करने की तारीख यानि 4 अप्रैल, 2014 से गिना जाए तो प्राधिकरण को पीपीटी स्थित एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारण 3 अगस्त, 2014 तक करना था।

6.2. सेवा प्रदाताओं द्वारा किए गए अनुरोधों, उनके क्रमिक प्रशुल्क प्रस्तावों और पीपीटी द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरण की संवीक्षा करने के लिए अपेक्षित समय को ध्यान में रखकर, मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की सम्पूर्णता और भारत के राजपत्र में अधिसूचना के प्रकाशित होने में लगने वाले समय की प्रक्रियाको ध्यान में रखकर, 3 माह का समय बढ़ाने के लिए 22 सितम्बर 2014 को माननीय उच्च न्यायालय में दो पृथक- पृथक आवेदन दिए गए ।

7. इस मामले के परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा की गई दलीलों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जायेंगे। ये ब्यौरे इस प्राधिकरण की वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर उपलब्ध करा दी जायेंगी।

8. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की सम्पूर्णता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उजागर हुई:

(i). **पीपीटी स्थित एचएमसी के दो अधिकृत लाइसेंसधारी क्रेन प्रचालकों द्वारा अर्थात चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स प्रा.लि. (सीआरईडब्ल्यू) और द जिंदल स्टील एण्ड पावर लिमिटेड (जेएसपीएल) द्वारा उड़ीसा के माननीय उच्च न्यायालय में अलग-अलग याचिकाएं, इस प्राधिकरण द्वारा एचएमसी के प्रयोग के लिए किसी व्यक्तिगत सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना पीपीटी में समान रूप से लागू उच्चतम सीमांकित दरों का निर्धारण करने वाले 30 दिसम्बर, 2009 के आदेश को चुनौती देते हुए दायर की गईं। माननीय उच्च न्यायालय ने याचिकाओं को स्वीकार करते हुए इस प्राधिकरण के 30 दिसम्बर, 2009 के आदेश को निरस्त कर दिया तथा पत्तन और सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का सार्थक अवसर प्रदान करने के पश्चात दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के लिए, मामले को इस प्राधिकरण को लौटा दिया।**

जब इस प्राधिकरण ने उड़ीसा उच्च न्यायालय के निर्णय को, इस बारे में विधायी मत प्राप्त करने के पश्चात, माननीय उच्चतम न्यायालय में स्पेशल लीव पेटीशन दायर करते हुए चुनौती दी तो माननीय उच्चतम न्यायालय ने स्पेशल लीव पेटीशन को खारिज कर दिया और इस प्रकार माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के निर्णय को बहाल रखा। इस प्रकार, माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के निदेशों का अनुपालन के लिए यह कार्यवाही आरम्भ की गई है। माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय के पैरा 47 (पृष्ट संख्या 30) के दूसरे पैरा में अंतर्निष्ट निर्णय के क्रियात्मक भाग में निम्नलिखित निदेश युक्त हैं:-

(क) विवादित आदेश अविवेचित और तर्कविहीन है। सभी सेवा प्रदाताओं के लिए समान लाईसेंस शुल्क का निर्धारण तर्कविहीन और पक्षपातपूर्ण है।

(ख) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को पत्तन और सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत केंद्र सरकार द्वारा बनाये गए दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क दरों का निर्धारण करना चाहिए।

(ग) प्रशुल्क दरों के निर्धारण की सम्पूर्ण प्रक्रिया आदेश की प्राप्ति की तारीख से 4 महीनों की अवधि के भीतर पूरी कर ली जाए।

(घ) तब तक सेवा प्रदाताओं पर, तदर्थ प्रशुल्क दरें, जैसी कि खण्ड 2.17.2 के अंतर्गत पीपीटी द्वारा अनुमत और निर्धारित की गई हैं, लागू होंगी।

(ii). जैसा कि इस नोट से संबंधित तथ्यात्मक स्थिति में बताया गया है, प्रशुल्क आदेश रद्द कर दिया गया है और माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के निदेश के साथ-साथ 30 दिसंबर 2009 के आदेश अनुसार इस प्राधिकरण को पीपीटी और संबंधित सेवा प्रदाताओं को उपयुक्त अवसर प्रदान करने के आदेश हैं। चूंकि, 30 दिसम्बर, 2009 के आदेश 23 जनवरी, 2010 [(8 जनवरी, 2010 से 15 दिन के पश्चात; अधिसूचनाकी तारीख)] से 22 जनवरी, 2013 तक तीन वर्षों के प्रशुल्क चक्र को कवर करता था, इसलिए पीपीटी और सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का उचित अवसर प्रदान करने के पश्चात दिसम्बर 2009 के आदेश द्वारा कवर अवधि, यानि 23 जनवरी, 2010 से 22 जनवरी, 2013 तक के लिए, प्रशुल्क निर्धारण के लिए वर्तमान प्रक्रिया की जा रही है।

(iii). मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान, यह पाया गया कि पीपीटी के साथ-साथ सेवा प्रदाताओं की राय में एचएमसी हेतु प्रशुल्क निर्धारण की अवधि को लेकर कुछ संभ्रम प्रतीत होता है जिसके लिए वर्तमान प्रक्रिया चल रही है। जैसा कि संयुक्त सुनवाई के और पुनरावृत्ति की लागत के दौरान स्पष्ट किया गया था, फिर से यह स्पष्ट किया जाता है कि प्रशुल्क निर्धारण की वर्तमान प्रक्रिया उड़ीसा के माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिये गए निदेश के अनुपालन की सीमा तक निहित है कि प्रशुल्क निर्धारण सेवा प्रदाताओं और पीपीटी को सुनवाई का एक अवसर प्रदान करने के बाद 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार किया जाए। चूंकि माननीय उच्च न्यायालय का निदेश 30 दिसम्बर, 2009 के प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में हैं, वर्तमान प्रक्रिया में एचएमसी के लिए प्रशुल्क की समीक्षा की जा रही है जो दिसम्बर 2009 के आदेश के अंतर्गत उल्लिखित अवधि के लिए ही है।

(iv). जैसा कि पहले बताया गया है माननीय न्यायालय के निर्णय का पैरा 47, अन्य बातों के साथ-साथ, यह बताता है कि ''..... और इसलिए सभी सेवा प्रदाताओं को लाईसेंस शुल्क की कथित समान दर का निर्धारण अत्यधिक तर्कविहीन और पक्षपातपूर्ण है.....

"ऊपर बताये गए कारणों के लिए, याचिकाएं सफल होनी चाहिए, तदनुसार अनुज्ञेय हैं, नियम जारी किया जाता है, विवादित आदेश निरस्त किया जाता है और मामला महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के हवाले इस प्रयोजन से किया जाता है कि वह पत्तन और सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत केंद्र सरकार द्वारा बनाये गए दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क दरों का निर्धारण करें....."

(क). उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि उच्च न्यायालय ने यह पाया है कि सभी सेवा प्रदाताओं के लिए समान दर का निर्धारण उत्यधिक अनुचित और मनमाना है।

माननीय उच्च न्यायालय की इस टिप्पणि को ध्यान में रखकर, जेएसपीएल का यह मत है कि एचएमसी के लिए समान प्रशुल्क का निर्धारण अवैध है जैसा कि न्यायालय द्वारा निर्णय दिया गया है और कि, इसलिए, एचएमसी के लिए प्रचालक-वार शुल्क निर्धारण होना चाहिए। यहां तक कि संयुक्त सुनवाई के दौरान, पीपीटी स्थित एचएमसी के प्रयोग के लिए प्रचालक-वार प्रशुल्क निर्धारण किया जाए।

महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) में पत्तन न्यास बोर्ड को एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (1) में उल्लिखित किसी भी सेवा के लिए किसी भी सेवा के निष्पादन के लिए किसी व्यक्ति को प्राधिकृत करने की शक्ति प्रदान करती है। महापत्तनन्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत प्राधिकार दो मुख्य श्रेणियों अर्थात ''बीओटी (निर्माण, प्रचालन, अंतरण), बीओओटी (निर्माण, स्वामित्व, प्रचालन, अंतरण) अथवा सरकार द्वारा अपनायी गई कोई अन्य निजीकरण व्यवस्था'' और ''एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत प्राधिकृत अन्य सेवा प्रदाता'' के अंतर्गत आते हैं। प्रथम श्रेणी के मामले में [निजी (टर्मिनल) प्रचालक] जो एक महापत्तन के भीतर बर्थ अथवा टर्मिनल पर बीओटी/बीओओटी व्यवस्था के अंतर्गत व्यापक सेवाएं प्रदान करता है, प्रशुल्क का विनियमन उनके प्रस्ताव पर उनकी प्रचालन लागत और निवेश के हवाले से किया जाता है। दूसरी श्रेणी के मामले में ''अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाता'' जहां प्राधिकार व्यवस्था धारा 42 (3) के अंतर्गत की जाती है, न कि बीओटी रियायत व्यवस्था के अंतर्गत, ऐसी सेवाओं के लिए निर्धारित उच्चतम दरें संबंधित पत्तनों पर, बिना किसी व्यक्तिगत सेवा प्रदाता के हवाले के, समान रूप से लागू की जाती है। इस प्रयोजन से, इन प्रभारों के विनियमन के प्रस्तावों पर, 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड नं. 2 में विनिर्दिष्ट प्रशुल्क विनियमों के दायरे में आने वाली प्राधिकृत सेवाओं की पहचान करने के पश्चात, संबंधित पत्तन न्यासों द्वारा विचार किया जाना होता है।

चूंकि पीपीटी पर एचएमसी सेवा प्रदाताओं को प्राधिकृत मंजूरी के बारे में यह सूचित किया गया है कि बीओटी रियायत करार के आधार पर नहीं थी, पीपीटी स्थित एचएमसी के लिए प्रशुल्क 2005 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 7.2 में अंतर्विष्ट अनुबंध-शर्त के आधार पर निर्धारित किया गया था जिससे ऐसी सेवाओं की उच्चतम सीमित दरों का निर्धारण व्यक्तिगत सेवा प्रदाता पर विचार किये बिना संबंधित पत्तन पर समान से लागू की जाती हैं। इस संबंध में, यह विचारणीय है कि न केवल पीपीटी में बल्कि अन्य महापत्तन न्यासों में भी एचएमसी के उपयोग के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 2005 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 7.2 में अंतर्विष्ट अनुबंध शर्तों के आधार पर सामान्य उच्चतम दरें निर्धारित की जाती हैं। इसके अतिरिक्त, एचएमसी के उपयोग के लिए विभेदी दर के निर्धारण के लिए जहां तक जेएसपीएल द्वारा किये गए अनुरोध का संबंध है, पीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान बताया है कि प्रचालक-वार पृथक-पृथक प्रशुल्क संभव नहीं है। परन्तु, उच्च न्यायालय ने यह निर्णय दिया है कि सभी के लिए समान दर निर्धारण अनुचित और मनमाना है। उच्च न्यायालय का निर्णय इस प्राधिकरण पर बाध्यकर है। इसलिए पीपीटी में एचएमसी के प्रयोग के लिए प्रचालक-वार प्रशुल्क निर्धारण के मामले पर माननीय उच्च न्यायालय के निदेश के अनुपालन में दिसम्बर 2009 के आदेश में कवर की गई अवधि के लिए पुनर्विचार किया जा रहा है। इस संबंध में, यह स्पष्ट किया जाता है कि क्योंकि माननीय उच्च न्यायालय का यह निर्णय एक विशिष्ठ प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में है इसलिए भविष्य में पीपीटी द्वारा अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास द्वारा इस निर्णय के कथित विचार को पूर्वोदाहरण न बनाया जाए।

(ख). इसके अतिरिक्त, न्यायालय ने इस प्राधिकरण को एमपीटी अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत केंद्र सरकार द्वारा बनाये गए दिशा-निर्देशों के अनुसार दरों का निर्धारण करने का निदेश दिया है (पत्तन और सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का उचित अवसर देने के पश्चात)

जैसा कि पहले बताया गया है, माननीय उच्च न्यायालय के निदेश के अनुपालन में दिसम्बर 2009 के प्रशुल्क आदेश द्वारा कवर की गई अवधि के लिए संदर्भाधीन प्रक्रिया के अंतर्गत पीपीटी में एचएमसी के प्रयोग के लिए प्रचालक-वार प्रशुल्क का निर्धारण किया जाना है। प्रचालक-वार दर निर्धारण के लिए प्रत्येक प्रचालक अर्थात जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा प्रस्तुत प्रचालक-वार लागत ब्यौरे पर विचार करना आवश्यक हो जाता है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत हो जाता है कि संदर्भाधीन मामले की कार्यवाही में जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा दिसम्बर 2009 के आदेश से संबंधित कार्यवाही के दौरान पीपीटी को प्रस्तुत कथित प्रस्तावों को इस प्राधिकरण द्वारा वर्तमान कार्यवाही के दौरान विचार करना चाहिए।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि दिसम्बर, 2009 के आदेश से संबंधित कार्यवाही के दौरान, जेएसपीएल और साथ ही सीआरईडब्ल्यू ने अपने-अपने प्रस्ताव और लागत ब्यौरे पीपीटी को दिये थे। जेएसपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार, उसने एचएमसी के प्रयोग के लिए दर रू.124.50 प्रति टन चाही थी और सीआरईडब्ल्यू के प्रस्ताव के अनुसार उसने एचसमसी के प्रयोग के लिए रू.121.83 प्रति टन चाही थी। प्रत्युत्तर में, पीपीटी ने अपने 7 मई, 2009 के पत्र में जेएसपीडब्ल्यू और सीआरईडब्ल्यू का लागत ब्यौरा, जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू के लागत तत्वों में कुछ नियमन करने के पश्चात भेजा था। तदनुसार, नियमन के पश्चात, पीपीटी ने जेएसपीएल के संबंध में रू.64.22 प्रति एमटी और सीआरईडब्ल्यू के मामले में रू.69.55 रू. प्रति एमटी भेजे। लेकिन, उस समय ध्यान सभी सेवा प्रदाताओं के लिए समान प्रशुल्क निर्धारण पर केंद्रित था जैसा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपखंड 7.2 में उल्लिखित है, पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत सूचना तब प्रशुल्क निर्धारण का आधार नहीं बनी और पत्तन को, अन्य बातों के साथ-साथ यह सलाह दी गई थी कि वह अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे ताकि सभी सेवा प्रदाताओं के लिए समान प्रशुल्क निर्धारण किया जा सके। यह पृष्ठभूमि थी कि पीपीटी ने अपने 6 अगस्त, 2009 और 17 अगस्त, 2009 के पत्रों में पीपीटी स्थित सभी एचएमसी प्रचालकों के लिए रू.50/-रू. प्रति एमटी की लागत समान उच्चतम दर निर्धारित करने का प्रस्ताव दिया था।

अब जबकि पीपीटी स्थित एचएमसी के प्रयोग के लिए प्रचालक-वार प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया आरम्भ की गई है, पीपीटी को सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत ब्यौरा/सूचना, सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल से संबंधित लागत ब्यौरे के साथ 7 मई, 2009 के अपने पत्र के साथ पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किये गए थे, को (सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत ब्यौरे को) उनके प्रस्ताव के रूप में समझा गया है।

(ग). इसके अतिरिक्त, माननीय न्यायालय ने इस प्राधिकरण को यह निदेश भी दिया है कि पत्तन और सेवा प्रदाताओं को सुनवाई का अवसर दें।

इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि एचएमसी प्रचालकों को अपना लिखित निवेदन प्रस्तुत करने का पर्याप्त अवसर दिया गया है। सभी एचएमसी प्रचालकों को जो दिसम्बर 2009 के आदेश के अंतर्गत कवर की गई अवधि के दौरान एचएमसी का प्रचालन कर रहे थे अर्थात चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स प्रा. लिमिटेड (सीआरईडब्ल्यू), द जिंदल स्टील एण्ड पावर प्रा. लि. (जेएसपीएल), द एबीजी हैवी इण्डस्ट्रीज लि. (एबीजीएचआईएल) और मैसर्ज उड़ीसा स्टीवडोर्स लि. (ओएसएल) उन सभी से परामर्श किया गया यद्यपि एबीजीएचआईएल ने कोई प्रतिक्रिया नहीं दिखायी। तत्पश्चात, 27 जून, 2014 को पत्तन स्तर पर एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन भी किया गया था जिसमें सभी एचएमसी प्रचालकों को अपना-अपना पक्ष रखने के लिए आमंत्रित किया गया था। यहां तक कि संयुक्त सुनवाई के बाद भी, एचएमसी आपरेटरों को अतिरिक्त सूचना प्रदान करने के लिए एक और अवसर दिया गया। इस प्रकार, यह वर्तमान कार्यवाही के दौरान, पीपीटी के अतिरिक्त सभी एचएमसी प्रचालकों को उचित सुनवाई का पूरा अवसर दिया गया है।

(v). इस संबंध में, सेवा प्रदाताओं में से एक अर्थात एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड (एबीजीएचआईएल) का हवाला देना संगत लगता है। यद्यपि, एबीजीएचआईएल ने दिसम्बर 2009 के आदेश के अंतर्गत कवर अवधि के दौरान एचएमसी प्रचालित की थी और उन्हें इस कार्यवाही में परामर्श के लिए 27 जून, 2014 को सुनवाई हेतु बुलाया भी गया परन्तु उन्होंने वर्तमान मामले में आरम्भ की गई कार्यवाही में भाग नहीं लिया। प्रसंगवश, इसने दिसम्बर 2009 के प्रशुल्क आदेश को चुनौती भी नहीं दी थी।

(vi). अन्य सेवा प्रदाताओं में से एक ने अर्थात उड़ीसा स्टीवडोर्स लिमिटेड (ओएसएल) ने यद्यपि वर्तमान कार्यवाही में भाग लिया, परन्तु इसने भी इस प्राधिकरण द्वारा प्राप्ति दिसम्बर 2009 के आदेश को चुनौती नहीं दी थी। चूंकि 16 मई, 2012 में माननीय न्यायालय के आदेश जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा दायर दो भिन्न रिट याचिकाओं के संदर्भ में हैं, न्यायालय के निर्णय को इन दो सेवा प्रदाताओं, यानि जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू, के संबंध में ही अनुपालन के लिए लिया गया है। तदनुसार, यह प्रक्रिया मात्र जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू के लिए पीपीटी में एचएमसी के प्रयोग के लिए भिन्न दर निर्धारित करने के लिए दिसम्बर 2009 के आदेश में कवर अवधि के लिए माननीय न्यायालय के निदेश के अनुपालन में की जा रही है।

(vii). संदर्भाधीन मामले की सुनवाई के दौरान, सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल ने बार-बार एचएमसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन दर के निर्धारण के लिए अनुरोध किया है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि दिसम्बर 2009 के प्रशुल्क आदेश में, शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के पीपीटी स्थित एचएमसी के उपयोग द्वारा प्रहस्तन के लिए निर्धारित किए गए हैं। कथित आदेश में एचएमसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के बारे में कहीं भी जिक्र नहीं किया गया है। चूंकि वर्तमान कार्यवाही दिसम्बर 2009 के आदेश द्वारा निर्धारित एचएमसी की दरों की समीक्षा करने के लिए की जा रही है, वर्तमान कार्यवाही में एचएमसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर निर्धारित करने के सेवा प्रदाताओं के अनुरोध पर विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। नई मद के दर निर्धारण के लिए नया रास्ता नहीं अपनाया जा सकता है जिसके बारे में दिसम्बर 2009 के मूल आदेश में चर्चा ही न की गई हो। और न ही यह दिसंबर 2009 में पारित आदेश का भाग बना है।

इस संदर्भ में, यह नोट करने योग्य है कि इस प्राधिकरण द्वारा कुछ समय पहले, नवम्बर 2014 में, जनवरी 2015 से जनवरी 2018 तक की अवधि के लिए किसी विशिष्ट सेवा प्रदाता का हवाला दिए बिना पीपीटी स्थित हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) के लिए समान रूप से लागू करने योग्य उच्चतम प्रशुल्क निर्धारण करने की कार्यवाही के दौरान पीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन की दरों का प्रस्ताव करने के अतिरिक्त एचएमसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन की दर का प्रस्ताव भी किया। लेकिन, 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/30/2014-पीपीटे में दर्ज कारणों से, पीपीटी को परामर्श दिया गया है कि, नियामक क्षमता के भीतर विभिन्न प्रकार के प्रहस्तन किये जाने वाले कंटेनरों की दर पर पहुंचने के लिए एक भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव प्रस्तुत करें। पीपीटी द्वारा ऐसा कोई प्रस्ताव दायर किये जाने पर, सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल के प्रत्याशित क्रियान्वयन के अनुरोध पर विचार किया जायेगा।

(viii). जेएसपीएल ने उल्लेख किया है कि इसने नई हार्बर चल क्रेन स्थापित की थी, जबकि एबीजीहैवी इण्डस्ट्रीज लि. (एबीजीएचआईएल) की एचएमसी पुरानी थी और इसलिए एचएमसी की निर्धारित प्रति टन दर 43 रू. प्रति एमटी (जानकारी के अनुसार एबीजीएचआईएल के प्रस्ताव/निवेदन पर आधारित) को जेएसपीएल के लिए लागू नहीं किया जा सकता।

इस संबंध में, यह ध्यान देने योग्य है कि दिसम्बर 2009 के आदेश में पीपीटी स्थित एचएमसी के प्रयोग की दर निर्धारण वैयक्तिक सेवा प्रदाता का हवाला दिए बिना कॉमन सेवा प्रदाता आधार पर किया गया था । एचएमसी की 3007.74 लाख रूपये की लागत पीपीटी द्वारा तब प्रस्तुत बजट निविदा दरों पर आधारित थी, वास्तव में इसमें पीपीटी द्वारा अनुमान में भाड़ा और शुल्क संघटकों को भी शामिल किया गया था। प्रचालन लागत के घटकों जैसे मरम्मत, बीमा, मूल्यह्रास और अन्य व्यय का मान निकालने के लिए एचएमसी की कथित पूंजी-लागत को आधार के रूप में लिया गया था । इस प्रकार दिसम्बर 2009 में एचएमसी के लिए निर्धारित प्रशुल्क एबीजीएचआईएल के लागत ब्यौरे के प्रभाव में नहीं किया गया था, जैसा कि जेएसपीएल ने मत व्यक्त किया है, परंतु पीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण के आधार पर पीपीटी पर एचएमसी के प्रयोग के लिए समान प्रशुल्क निर्धारण के लिए था।

(ix). माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों का अनुपालन करने, यानि भिन्न सेवा प्रदाताओं अर्थात सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल के लिए भिन्न दरों का निर्धारण करने के उद्देश्य से कथित दोनों पक्षों द्वारा उनकी अपनी-अपनी लागत विवरणियों में लागत तत्वों पर माननीय उच्च न्यायालय की टिप्पणी के प्रकाश में तथा वर्तमान कार्यवाही के दौरान सेवा प्रदाताओं के प्रस्तुत निवेदनों के आधार पर किया गया विश्लेषण निम्नलिखित पैराओं में दिया गया है।

(x). माननीय उच्च न्यायालय ने पीपीटी स्थित एचएमसी के प्रयोग के लिए इस प्राधिकरण को एमपीटी अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत केंद्रीय सरकार द्वारा बनाये गए दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने का आदेश दिया है। उस समय प्रचालित एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए संगत दिशा-निर्देश मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश हैं जिन्हें महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत इस प्राधिकरण को नीतिपरक निर्देशों के रूप में जारी किया गया है। तदनुसार, सेवा प्रदाताओं द्वारा पीपीटी को प्रस्तुत लागत विवरणियों का अंग बनने वाले प्रत्येक लागत तत्व का विश्लेषण 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के संदर्भ में किया गया है।

(xi). पीपीटी को जेएसपीएल और सीआर ईडब्ल्यु द्वारा प्रेषित लागत विवरणी में प्रत्यंक आपरेटर ने 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षोका आकलन प्रस्तुत किया है । यहां तक कि पीपीटी ने भी सेवा प्रदाताओं के आकलन प्रधिकरण को भेजते समय 2009-10से 2011-12 तक के लसगत विवरण भेजे हैं । दिसंबर 2009 के आदेशानुसार अवधि के लिए पीपीटी पर एचएमसी के प्रयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया चल रही है जो वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वर्षों जो 23 जनवरी 2010 से 22 जनवरी 2013 तक है । उपर्युक्त स्थिति के अनुसार जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यु के लागत विवरण का वर्ष 2009-10 के लिए दिए गए आकलन को छोड़ कर और इसकी अपेक्षा वर्ष 2012-13 के लिए आकलन करने के लिए जैसा कि आगे चर्चा की गई है का विश्लेषण किया जाता है।

(xii). परिवहन:

(क) जेएसपीएल:

जेएसपीएल ने पीपीटी प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के आवागमन का अनुमान क्रमश: 1001000 टन 1251250 टन और 1564063 टन दिया है । फिर भी पीपीटी ने जेएसपीएल के द्वारा प्रस्तुत आवागमन अनुमान अनुसीमित करते हुए उसे वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्रत्येक वर्ष में 2 मिलियन टन कर दिया है । किसी पत्तन पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो का यह प्राधिकरण स्वयं कोई अध्ययन नहीं करता है। इस स्थिति के मद्देनज़र पिछले अनुभवों के आधार पर एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के आवागमन का बेहतर अनुमान पत्तन ही बेहतर बता सकता है। प्रतिवर्ष 2 मितियन टन की दर से वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए जेएसपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो का पीपीटी द्वारा किया गया अनुमान स्वीकार किया जाता है । अब पीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणों में यह देखने में आया है कि जेएसपीएल ने वास्तव में वर्ष 2012-13 के दौरान एचएमसी का प्रयोग करके किसी कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है । अत: जेएसपीएल के बारे में वर्ष 2012-13 संबंधित किसी लागत घटक चर्चा नहीं की गई है ।

(ख) सीआरईडब्ल्यु

सीआरईडब्ल्यु ने पीपीटी प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले आवागमन का अनुमान वर्ष 2009 से 2011-12 तक क्रमश: प्रत्येक वर्ष 1 मिलियन टन का उल्लेख किया है । फिर भी पीपीटी ने सीआरईडब्ल्यु के द्वारा प्रस्तुत आवागमन का अनुमान संशोधित करते हुए उसे वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्रत्येक वर्ष में क्रमश: 1 मिलियन टन , 1.3 मिलियन टन और 1.5 मिलियन टन कर दिया है । पूर्वोक्त की भांति कार्गो आवागमन निधार्रण करने के लिए यह प्राधिकारण स्वयं कोई अध्ययन नहीं करता है जो किसी पत्तन पर एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किया जाता है । इस स्थिति के मद्देनज़र पिछले अनुभवों के आधार पर एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के आवागमन का बेहतर अनुमान पत्तन ही बेहतर बता सकता है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए सीआरईडब्ल्यु द्वारा प्रहस्तित कार्गो का पीपीटी द्वारा किया गया अनुमान स्वीकार किया

जाता है ।उपर्युक्त कारणों से वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो के आवागमन का अनुमान नहीं गिना गया है। अब नयी कार्यवाही में पीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण के आधार पर यह पाया गया है कि सीआरईडल्यु ने वास्तव में वर्ष 2012-13 के दौरान एचएमसी का प्रयोग करके 1.98 मिलियन टन कार्गो का प्रहस्तन किया है। अत: वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आवागमन को अपने विश्लेषण में लिया जाता है।

(xiii). **पूंजी लागत**

(क) जेएसपीएल:

जेएसपीएल ने पीपीटी को प्रस्तुत लागत विवरणी में 140 टन एचएमसी के लिए पूंजी लागत रु. 37.53 करोड़ मानी है। पीपीटी ने अपनी लागत विवरणी में जेएसपीएल द्वारा प्रस्तुत एचएमसी की लागत को लिया है। अत: अपने विश्लेषण में भी पीपीटी पर भरोसा करते हुए इसे मान लिया गया है।

(ख) सीआरईडब्ल्यु

सीआरईडब्ल्यु ने पीपीटी को प्रस्तुत लागत विवरणी में 100 टन एचएमसी के लिए पूंजी लागत रु. 25.13 करोड़ मानी है। पीपीटी ने अपनी लागत विवरणी में, सीआरईडब्ल्यु द्वारा प्रस्तुत एचएमसी की लागत को लिया है। अत: अपने विश्लेषण में भी पीपीटी पर भरोसा करते हुए इसे मान लिया गया है।

(xiv). **श्रमिक लागत**

(क) जेएसपीएल:

जेएसपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए 39 कर्मचारियों के लिए औसतन रु. 5.03 लाख प्रति वर्ष की दर से श्रमिक लागत पर विचार किया है। कर्मचारियों की संख्या तथा प्रति कर्मचारी औसतन लागत का पीपीटी ने अपनी लागत विवरणी में समर्थन किया है इसलिए इसे वर्ष 2010-11 के विश्लेषण में ले लिया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन के प्रस्ताव अनुसार कर्मचारियों की संख्या 39 रखी गई है और प्रति कर्मचारी औसतन लागत 5.8 प्रतिशत(वर्ष 2009-10 में निर्णीत मामलों में प्रचालन व्यय का अनुमान आकलित करने के लिए विचारित वृद्धि घटक के कारण) बढ़ा दी गई है।

(ख) सीआरईडब्ल्यु

सीआरईडब्ल्यु ने वर्ष 2010-11 के लिए 29 कर्मचारियों के लिए औसतन रु.3.58 लाख प्रति वर्ष की दर से श्रमिक लागत पर विचार किया है। कर्मचारियों की संख्या तथा प्रति कर्मचारी औसतन लागत का पीपीटी ने अपनी लागत विवरणी में समर्थन किया है इसलिए इसे वर्ष 2010-11 के विश्लेषण में ले लिया गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पत्तन के प्रस्ताव अनुसार कर्मचारियों की संख्या 29 रखी गई है और प्रति कर्मचारी औसतन लागत 5.8 प्रतिशत उपर्युक्त कारणों से बढ़ा दी गई है।

(xv). **तेल-ईंधन लागत**

(क) जेएसपीएल:

जेएसपीएल द्वारा पीपीटी को प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में प्रस्तुत विवरणों के आधार पर पाया गया है कि सीआरईडब्ल्यु ने प्रति टन 0.0998 लीटर की तेल-ईंधन खपत का आकलन किया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एचएमसी के प्रयोग के लिए नियामक आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्राधिकरण द्वारा 100 टन एचएमसी के लिए तेल ईंधन की खपत, 70 लिटर प्रति घंटा मानी जाती है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक एचएमसी का प्रहस्तन नियामक आधार पर 744 टन प्रति घंटा माना जाता है [12500टन प्रतिदिन / 24 घंटे x 70%] जिसके हिसाब से तेल ईंधन खपत 0.094 लिटर प्रति घंटा निकलती है। इस स्थिति के आधार पर कि सीआरईडब्ल्यु द्वारा प्रयुक्त एचएमसी उच्च क्षमता वाली है जेएसपीएल द्वारा विचारित तथा पीपीटी द्वारा मान्य 0.0998 लिटर प्रति टन की दर से तेल ईंधन की खपत उपयुक्त पायी गई है। अत: विश्लेषण में स्वीकार की जाती है।

(ख) सीआरईडब्ल्यु:

सीआरईडब्ल्यु द्वारा पीपीटी को प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में प्रस्तुत विवरणों के आधार पर पाया गया है कि सीआरईडब्ल्यु ने 100 टन वाली एचएमसी के लिए 0.0675 लीटर प्रति टन की तेल-ईंधन खपत का आकलन किया है। यह खपत प्रति घंटा 0.094 लिटर प्रति घंटा से कम है जो नियामक आधार पर आकलित है। सीआरईडब्ल्यु द्वारा विचारित तथा पीपीटी द्वारा समर्थित 0.0675 लिटर प्रति टन की तेल ईंधन की खपत विश्लेषण में स्वीकार की जाती है।

(ग) जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यु द्वारा अपने-अपने परिकलनों में ली गई दर रु. 40/- प्रति लिटर की अपेक्षा वर्ष 2010-11 के लिए दिसंबर 2009 के आदेश में विचारित लागत रु. 34.98 प्रति तिटर की तेल लागत मान्य है। तत्पाश्चातिक वर्षो के लिए पूर्वोक्त कारणों से तेल दर में 5.8 प्रतिशत की वृद्धि की गई है।

(घ) तेल ईंधन के संबंध में सीआरईडब्ल्यु का विचार है कि ततकालीन ईंधन/डीज़लकी कीमत रु. 40/- प्रति लिटर के स्थान पर वर्तमान में रु.60.89 की बड़ी हुई दर पर विचार किया जाना चाहिए। पीपीटी ने भी तेल ईंधन-डीजल की बड़ी

हुई कीमत का समर्थन किया है। इसके साथ-साथ सीआरईडब्ल्यु तथा जेएसपीएल ने परिकलन में प्रिमियम डीज़ल की लागत पर विचार करने का अनुरोध किया है।

इस संबंध में, जैसा कि पहले भी कहा गया है, प्रशुल्क निर्धारण के लिए माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय द्वारा इस प्राधिकरण को दिए गए निदेशों के अनुपालन के लिए 2005 के प्रशुल्क आदेश की सीमाओं के रहते हुए दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रशुल्क निर्धारित किया गया है क्योंकि माननीय उच्च न्ययायालय के निदेश दिनांक 30 दिसंबर 2009 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के संदर्भ में हैं तथा एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु की जा रही वर्तमान पुर्नविचार प्रक्रिया केवल दिसंबर 2009 के आदेश के अंतर्गत उल्लिखित अवधि के लिए हैं। दिसंबर 2009 के आदेश में विचारित रु.34.98 प्रति लिटर की तेल ईंधन दर उस समय प्रचलित तेल ईंधन की कीमत पर आधारित थी। अत: इसे ही वर्तमान विश्लेषणों में मान लिया गया है। यह स्पष्ट किया जाता है कि वर्तमान कार्रवाई, तत्कालीन विचारित विभिन्न मापदंडों के मान आज प्रचलित मानों के परिप्रेक्ष्य में अद्यतन करने के उद्देश्य से नहीं की जा रही है।

(xvi). **अनुरक्षण लागत**

(**क**) जेएसपीएल

जेएसपीएल ने पीपीटी को प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में वर्ष 2010-11 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण के लिए रु. 53.95 लाख का आकलन किया है। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि नियामक आधार पर एचएमसी का प्रयोग करने के लिए प्रशुल्क निर्धारण करते समय प्राधिकरण उपकरण की कीमत का 5 प्रतिशत मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार करता है जिसके अनुसार यह रु.187.64 लाख बनती है। इसकी तुलना में जेएसपीएल द्वारा वर्ष 2010-211 के लिए एचएमसी की मरम्मत और अनुरक्षण प्रासमिक सीमा के अंदर पायी गई है अत: स्वीकार की जाती है। तत्पाश्चातिक वर्षों 2011-12 के लिए 2010-11 के व्यय को आधार माना गया है तथा उसमें 5.8 प्रतिशत की वृद्धि (वर्ष 2009-10 में निर्णीत मामलों में प्रचालन व्यय का आकलन करने के लिए वृद्धि घटक के तौर पर विचारित) की गई है।

(**ख**) सीआरईडब्ल्यु

सीआरईडब्ल्यु ने पीपीटी को प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में वर्ष 2010-11 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण के लिए रु.26.43 लाख का आकलन किया है। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रासमिक आधार पर एचएमसी का प्रयोग करने के लिए प्रशुल्क निर्धारण करते समय प्राधिकरण उपकरण की कीमत का 5 प्रतिशत मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार करता है जिसके अनुसार यह रु.126.65 लाख बनती है। इसकी तुलना में जेएसपीएल द्वारा वर्ष 2010-211 के लिए एचएमसी की मरम्मत और अनुरक्षण लागत प्रासमिक सीमा के अदंर पायी गई है अत: स्वीकार की जाती है। तत्पाश्चातिक वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए 2010-11 के व्यय को आधार माना गया है तथा उसमें 5.8 प्रतिशत की वृद्धि की गई है, जैसा कि ऊपर भी उल्लेख किया गया है।

(**ग**) देखा जा सकता है कि दिसंबर 2009 में आदेश में एचएमसी की पूंजी लागत का 5 प्रतिशत मरम्मत अैर अनुरक्षण लागत के तौर पर लिया गया है। जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यु जैसे सेवा प्रदाताओं का मत है कि क्रेनों के पुराने पड़ने और स्थानीय बाजार में उनके अतिरिक्त कलपुर्जों की अनुपलब्धता के कारण 5 प्रतिशत मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर्याप्त नहीं है और यह पूजी लागत का 10 प्रतिशत होनी चाहिए।

इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एचएमसी की लागत का 5 प्रतिशत, बहुउद्देशीय बर्थों की मरम्मत और अनुरक्षण के लिए लिये जाने का विचार, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों से लिया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत एचएमसी की लागत का 5 प्रतिशत के तौर पर न केवल पीपीटी अपितु उक्त अन्य संबंधित मामलों में अन्य पत्तनों से संबंधित दरमानों में भी लिया गया है जहां भूतकाल में एचएमसी के प्रयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। इन अन्य महापत्तनों में भी एचएमसी को आयात किया गया है। अत: स्वाभाविक है कि अतिरिक्त कलपुर्जे भी आयात किए जाएंगे। फिर भी इनएच एमसी की लागत के 5 प्रतिशत मरम्मत और अनुरक्षण के लिए अपर्याप्त व्यक्त नहीं किया है। इससे अधिक जैसा कि जेएसपीएल ने प्रस्तुत किया है क्रेन के प्रापण वर्ष से देखा जा सकता है कि एचएमसी वर्ष 2009 में खरीदी गई थी। अत: जब दिसंबर में एचएमसी के लिए 3 वर्षों के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जा रहा था तो नई लगाई गई एचएमसी के लिए 10 प्रतिशत की उच्च मरम्मत और अनुरक्षण लागत अनुमत करना उपयुक्त नही रहा होगा। यह भी संभव है कि नई एचएमसी वारंटी के अंदर हो जो सामान्यत: नये उपकरणों के साथ प्रदान की जाती है।

इस प्रकार एचएमसी के पुराने पड़ जाने तथा आयातित अतिरिक्त पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण के अतिरिक्त सेवा प्रदाताओं ने, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के तौर पर एचएमसी की लागत का 10 प्रतिशत होने के लिए अन्य कोई औचित्यपूर्ध कारण नहीं बताया है। हालांकि जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यु द्वारा आकलित मरम्मत और अनुरक्षण लागत को अब सामान्यत: विश्लेषण में मान लिया गया है।

(**घ**) सेवा प्रदाताओं ने एचएमसी का अबाधित प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए सुनियोजित/ परिव्यापक अनुरक्षण हेतु समय सीमा की मांग की है। इस संबंध में जेएसपीएल का मत है कि एक क्रेन के उपचारी अनुरक्षण कार्य के लिए कम से कम एक माह में 4 से 5 दिन का समय आवश्यक होता है, भारी और लघु खराबी के लिए एक वर्ष में 73 दिन (20 प्रतिशत)

तथा किसी अत्यंत बड़ी खराबी के लिए पूरे 30 दिन का समय आवश्यक होता है। जेएसपीएल द्वारा इस प्रकार कुल मिलाकर वर्ष में 163 दिन के लिए अनुरक्षण का अनुरोध किया गया प्रतीत होता है अर्थात वार्षिक 3912 घंटे। इस संबध में वर्ष में प्रचालन के कुल 8760 घंटों (365 दिन x 24 घंटे) में से एचएमसी के 4000 घंटों के प्रचालित होने का अनुमान है (दिसंबर 2009 के आदेश में दिए गए कारणों से) इससे 4760 घंटों के न्यूनाधिक होने की संभावना है जो जेएसपीएल द्वारा अनुरक्षण कार्य के लिए 3912 घंटों के अनुरोध से अधिक है।

(xvii). मूल्यह्रास:

(क) जेएसपीएल

जेएसपीएल मूल्यह्रास के लिए लिखित मान(डब्ल्युडीवी) पद्धति के आधार पर 11.31 प्रतिशत की दर से जिसके कारण मूल्य ह्रास की राशि में प्रत्येक वर्ष की कमी होती जाएगी। उपकरण पर मूल्यह्रास सामान्यत: 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया जाता है। जेएसपीएल द्वारा 10.31 की दर से मूल्यह्रास पर विचार किए जाने का कारण नहीं बताया गया है अत: उपर्युक्त स्थिति के अनुसार कंपनी अधिनियम 1956 की सीधी रेखा पद्धति के आधार पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलन पर विचार किया गया है।

(ख) सीआरईडब्ल्यु

सीआरईडब्ल्यु मूल्यह्रास के लिए लिखित स्ट्रेट लाईन पद्धति के आधार पर 11.31 प्रतिशत की दर से मूल्यह्रास पर विचार किया है जिसके कारण इस राशि में प्रत्येक वर्ष एक समान रहेगी क्यांकि 11.31 प्रतिशत की दर पर विचार करने का कारण सीआरईडब्ल्यु ने नहीं बताया है इसलिए कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार एसएलएम के आधार पर 10.34 प्रतिशत की मूल्यह्रास दर पर विचार किया गया है।

(xviii). लाईसेंस फीस

न तो जेएसपीएल और वीआरईडब्ल्यु ने ओर न ही पीपीटी ने एचएमसी द्वारा घेरे गए स्थान की लाईसेंस फीस का आकलन किया है। प्रतीत होता है सेवा प्रदाताओं ने भी दिसंबर 2009 के आदेश में प्रचालन लागत के अंतर्गत लाइसेंस फीस/किराया भाड़ा के एक लागत घटक के तौर पर होने पर कोई आपत्ति नहीं की है इस लिए पीपीटी द्वारा तब लगाई गयी दरों के अनुसार 12 वर्षों के लिए वही फीस प्रभारित है।

(xix). अन्य व्यय

(क) जेएसपीएल

जेएसपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए पीपीटी को प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में रु. 25/- लाख अन्य व्ययों के लिए विचार किया है। अन्य व्यय के लिए उपकरण की लागत के 5 प्रतिशत पर विचार करता है जो रु.187.64 लाख बनता है। इसकी तुलना में जेएसपीएल द्वारा वर्ष2010-11 के लिए अन्य व्यय की यह राशि नियामक सीमा के अंदर है। अत: गणना में जी जाती है। तत्पाश्चातिक वर्ष 2011-12 में 2010-11 के व्यय को आधार माना गया है तथा इसमें 5.8 प्रतिशत की वृद्धि की गई जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है।

(ग)सीआरईडब्ल्यु

सीआरईडब्ल्यु ने वर्ष 2010-11 के लिए पीपीटी को प्रस्तुत अपनी लागत विवरणी में रु.822.20 अन्य व्ययों के लिए विचार किया है। स्थिति पर विचार करते हुए उपकरणकी लागत का 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्यय रु125.65 लाख बनता है और वर्ष 2010-11 के लिए सीआरईडब्ल्यु द्वारा अन्य व्यय के रूप में यह राशि बहुत अधिक प्रतीत होती है। यहां तक कि जब जेएसपीएल द्वारा 140 टन वाली उच्चतर क्षमता वाली क्रेन के लिए अन्य व्यय की राशि 100 टन की निम्न क्षमता वाली एचएमसी से तुलना की जाए तो यह उचित प्रतीत नहीं होती है। सीआरईडब्ल्यु ने न तो अन्य व्यय शीर्ष के अंतर्गत आने वाली मदों की सूची दी है न ही राशि के समर्थन में परिकलन का ब्यौरा दिया है। सी आर ईडब्ल्यु की पीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में पाया गया है कि 2010-11 के लिए सीआरईडब्ल्यु के अन्य व्यय का पीपीटी द्वारा अनुसीमन किया गया है और इसे रु.314.43 लाख माना है। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में सीआरईडब्ल्यु के संबंध में पीपीटी द्वारा अनुसीमित रु.314.43 लाख के अन्य व्यय पर भरोसा किया जा सकता है। तत्पाश्चातिक वर्षों में 2011-12 और 2012-13 के लिए 2010-11 को आधार वर्ष मानते हुए उपर्युक्त अनुसार 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकार की जाती है।

(xx). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम, एचएमसी के प्रासंगिक वर्ष से संबंधित मूल्यह्रास को गणना में लेते हुए लिखित मान के 16 प्रतिशत की दर से किया जाता है।

(xxi). उपर्युक्त चर्चा के आधार पर जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यु की लागत विवरणी को पीपीटी द्वारा संशोधित किया गया है। जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यु से संबंधित विवरणी क्रमश: **अनुलग्नक** -I व **अनुलग्नक** -II पर संलग्न हैं।

(xxii). जेएसपीएल पर एचएमसी से संबंधित प्रचालन लागत अैर नियोजित पूंजी पर प्रतियागम को लेते हुए औसतन वार्षिक राजस्व मांग रु.1312.37 लाख निकलती है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए औसतन परिवसहन के लेते हुए जेएसपीएल पर लगाई गई एचएमसी के लिए दर रु. 65.62 प्रति टन निकलती है।

इसी प्रकार सीआरईडब्ल्यु पर एचएमसी से संबंधित प्रचालन लागत अैर नियोजित पूंजी पर मंतयागम को लेते हुए औसतन वार्षिक राजस्व मांग रु.1131.50 लाख निकलती है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए 1592978 टन के आवागमन के अनुसार सीआरईडब्ल्यु पर लगाई गई एचएमसी के लिए दर रु.73.25 प्रति टन निकलती है।

(xxiii). पीपीटी द्वारा वर्ष 2009-10 से 2013-14 तक के दौरान एचएमसी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो आवागमन के संबंध में प्रस्तुत विवरण से पाया गया है कि ड्राई बल्क कार्गो कुल कार्गो के आवागमन का केवल 99.97 प्रतिशत होते हैं। चूंकि ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो बहुत महत्वपूर्ण नहीं होते हैं। इसलिए ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के लिए पृथक दर निर्धारित करना आवश्यक नहीं।

(xxiv). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिदेश के खंड 4.3 में तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क की बात की गई। इस खंड में आगे कहा गया है कि तापीय कोयला और पीओएल को छोड़ कर कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क ढेलों सहित सभी तटीय कार्गो के लिए तटीय कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के वास्तविक आवागमन के संबंध में पीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण से देखने में आया है कि कुल आवागमन का 99 प्रतिशत अवागमन विदेशी कार्गो का होता है और तटीय कार्गो का केवल 1 प्रतिशत होता है। क्योंकि एआरआर का आकलन विदेशी और तटीय कार्गो पर अधिक किया जाना है , तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का निर्धारण एचएमसी की तटीय कार्गो की प्रहस्तन क्षमता का भाग और विदेशी कार्गो प्रहस्तन की दर में उचित समज्जन के मद्दे नजर किया गया है।

सेवा प्रदाताओं में से एक ओएसएल ने विदेशी एवं तटीय कार्गो दोनों के लिए एक ही दर निर्धारित करने का अनुरोध किया है। ओएसएल का विचार है कि दोनों प्रकार के पोतों में एक निश्चित मात्रा के लिए एचएमसी का प्रचालन समय और व्यय एक समान होता है। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि रियायती तटीय दरों का निर्धारण सभी महापत्तन न्यासों के लिए पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी नीति निर्देशों से लिया हुआ है।। यह बाध्यता पीपीटी सहित सभी महापत्ततन न्यासों पर लागू है।

(xxv). इस प्रकार उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर जेएसपीएल से संबंधित एचएमसी की दर रु. 65.88 प्रति टन और सीआरईडब्ल्यु से संबंधित रु.73.54 प्रति टन निकलती है।

(xxvi). क्योंकि कथित दरें पीपीटी के दरमानों में निर्धारित की जाएंगी इसलिए उपर्युक्त दरों के संबंध में जहां कही भी प्रासंगिक हों, पीपीटी दरमानों के भाग के रूप में ये परिभाषाएं, सामान्य निबंधन एवं शर्तें लागू की जाती हैं।

9. परिणामता और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र सोच विचार के पश्चात् यह प्राधिकरण पीपीटी के मौजूदा दरमानो के अध्याय-II में विद्यमान धारा 2.15(ख) के स्थान पर निम्नलिखित को धारा 2.15(ख) के तौर पर प्रतिस्थापित करता है।

" 2.15(ख). निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित हार्बर मोबाईल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रभार:

		दर प्रति मी.टन
(क)	जिंदल स्टील प्रा.लि. द्वारा स्थापित एचएमसी	रु. 65.88
(ख)	चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स द्वारा स्थापित एचएमसी	रु. 73.54

टी.एस.बालासुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2015(149)]

अनुलग्नक-I

मै. जिंदल स्टील प्रा. लि.(जेएसपीएल) द्वारा पाराद्वीप पर अवस्थापित मोबाईल हार्बर क्रेन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण

(रु.लाखों में)

क्रम संख्या	विवरण	मै. जिंदल स्टील प्रा. लि.(जेएसपीएल) द्वारा			हमारे द्वारा संशोधित/अनुसीमित		
		2009-10	2010-11	2011-12	2010-11	2011-12	औसत
I	आवागमन	1001000	1251250	1564063	2000000	2000000	2000000
	वार्षिक आवागमन (मिलियन टन में)	1.001	1.251	1.564	2.00	2.00	2
II	**पूंजी लागत**						
	हार्बर मोबाईल क्रेन	**3752.82**	**3752.82**	**3752.82**	**3752.82**	**3364.78**	3558.80
III	**प्रचालन लागत**						
	श्रमिक लागत	156.81	196.01	245.01	196.01	207.38	201.69
	तेल ईंधन लागत	39.96	49.95	62.44	69.82	73.87	71.84
	(जेएसपीएल- 0.0998 लिटर प्रति टन * Rs. 40 प्रति लिटर) (टीएएमपी- 0.0998 लिटर प्रति टन *रु. Rs. 34.98						

	प्रतिलिटर)						
	अनुरक्षण लागत	43.16	53.95	67.44	53.95	57.08	55.51
	मूल्यह्रास	424.44	360.78	324.7	388.04	388.04	388.04
	(जेएसपीएल - एचएमसी की लागत पर 11.31%) टीएएमपी - 10.34% एचएमसी की लागत पर 10.34%)						
	लाईसेंस फीस (100 वर्ग मीटर * रु. 12/-प्रति वर्ग मीटर प्रति माह * 12 माह)	0.00	0.00	0.00	0.14	0.15	0.15
	अन्य व्यय	20.00	25.00	30.63	25.00	26.45	25.73
	कुल *	**678.74**	**678.65**	**721.42**	**732.97**	**752.97**	**742.97**
IV	**वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)**						
	प्रचालन लागत	678.74	678.65	721.42	732.97	752.97	742.97
	-नियोजित पूंजी पर प्रतियागम या लाभ	562.92	562.92	562.92	600.45	538.36	569.41
	कुल	**1241.66**	**1241.57**	**1284.34**	**1333.42**	**1291.33**	**1312.37**
VI	**कार्गो प्रहस्तन दर प्रति टन**						
	- विदेशी कार्गो*	**124.04**	**124.04**	**124.04**	**66.94**	**64.83**	**65.88**
	- तटीय कार्गो*	**74.43**	**74.43**	**74.43**	**40.16**	**38.90**	**39.53**

* जेएसपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरण में परिकलन संबंधी त्रुटि पायी गई है ।.

अनुलग्नक - II

मै.चैन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्कर्स (सीआरईडब्ल्यु) द्वारा पाराद्वीप पर अवस्थापित मोबाईल हार्बर क्रेन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण

(रु.लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	मै. चैन्नई राधा इंजी. वर्क्स(सीआरईडब्ल्यु) द्वारा प्रदत्त			हमारे द्वारा संशोधित/अनुसीमित			
		2009-10	**2010-11**	**2011-12**	**2010-11**	**2011-12**	**2012-13**	**औसत**
I	प्रहस्तित आवागमन	1000000	1000000	1000000	1300000	1500000	1978934	1592978
	वार्षिक आवागमन(मिलियन टन में)	1	1	1	1.300	1.500	1.979	1.593
II	**पूंजी लागत**							
	हार्बर मोबाईल क्रेन	**2512.98**	**2512.98**	**2512.98**	**2512.98**	**2253.14**	**1993.30**	**2253.14**
III	**प्रचालन लागत**							
	श्रमिक लागत	94.28	103.71	114.08	103.71	109.73	116.09	109.84
	तेल ईंधन लागत	27.00	28.35	29.70	30.69	37.47	52.30	40.16
	(जेएसपीएल- 0.0998 लिटर प्रति टन * Rs. 40 प्रति लिटर) (टीएएमपी- 0.0998 लिटर प्रति टन *रु. Rs. 34.98 प्रति लिटर)							
	अनुरक्षण लागत	25.18	26.43	29.07	26.43	27.96	29.58	27.99
	मूल्यह्रास (जेएसपीएल - एचएमसी की लागत पर 11.31%) (टीएएमपी - 10.34% एचएमसी की लागत पर 10.34%)	284.22	284.22	284.22	259.84	259.84	259.84	259.84
	लाईसेंस फीस (100 वर्ग मीटर * रु. 12/-प्रति वर्ग मीटर प्रति माह *12 माह)	0.00	0.00	0.00	0.14	0.14	0.14	0.14
	अन्य व्यय	688.42	667.16	631.19	314.43	332.67	351.96	333.02
	कुल *	**1115.82**	**1106.42**	**1084.47**	**735.25**	**767.82**	**809.93**	**771.00**
IV	**वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)**							
	प्रचालन लागत	1115.82	1106.42	1084.47	735.25	767.82	809.93	771.00
	-नियोजित पूंजी पर प्रतियागम या लाभ	102.44	111.85	133.73	402.08	360.50	318.93	360.50
	कुल	**1218.26**	**1218.27**	**1218.20**	**1137.33**	**1128.32**	**1128.85**	**1131.50**
VI	**कार्गो प्रहस्तन दर प्रति टन**							
	- विदेशी कार्गो*	**121.83**	**121.83**	**121.83**	**87.84**	**75.52**	**57.27**	**73.54**
	- तटीय कार्गो*	**73.10**	**73.10**	**73.10**	**52.70**	**45.31**	**34.36**	**44.13**

* सीआरईडब्ल्यु द्वारा प्रस्तुत विवरण में परिकलन संबंधी त्रुटि पायी गई है ।.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 24th July, 2015

No. TAMP/54/2007-PPT .—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), and in compliance of the directions of the Hon'ble High Court of Orissa, the Tariff Authority for Major Ports hereby fixes tariff for the use of Harbour Mobile Cranes (HMCs) at the Paradip Port Trust (PPT), as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/54/2007-PPT

QUORUM:

(i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 2nd day of July 2015)

- - - - -

This case relates to the fixation of tariff for the use of Harbour Mobile Cranes (HMCs) at the PPT.

2. Based on a proposal filed by the PPT in August 2009, this Authority had passed an Order dated 30 December 2009 fixing ceiling rates for the use of HMC to be applied commonly at the PPT without reference to any individual service provider.

3.1. In this connection, two of the crane operators of HMC at PPT viz., Chennai Radha Engineering Works Pvt. Ltd. (CREW) and Jindal Steel & Power Ltd. (JSPL) challenged the Order dated 30 December 2009 vide Writ Petition Nos. 2428 of 2010 and 3365 of 2010 respectively in the Hon'ble High Court of Orissa.

3.2. The Hon'ble High Court allowed the Writ Petitions and quashed the Tariff Order dated 30 December 2009 by a common Judgment dated 16 May 2012. The Court remanded the matter to this Authority for the purpose of fixation of tariff in accordance with the Guidelines after affording opportunity of hearing to the Port and Service Providers. The entire exercise of fixing tariff was directed to be completed within a period of 4 months from the date of receipt of the Order. Till then, the ad-hoc tariff as permissible and fixed by PPT under clause 2.17.2 of the Guidelines of 2005 are to be levied.

3.3. The extracts of the Para nos. 38 to 47 of the Judgment dated 16 May 2012 passed by Hon'ble High Court are reproduced below:-

> "*38. With reference to the above said legal rival contentions, the following points would arise for our consideration.*
>
> *(i). Whether the PPT in sending the proposal without forwarding the particulars furnished by the petitioners-licensees to the TAMP for the purpose of fixing the tariff rates in the impugned order is bad in law?*
>
> *(ii). Whether the impugned order fixing the tariff rates without considering proposal given by the petitioners in the format of the TAMP which was required to be furnished / transmitted by the PPT to the TAMP and in the absence of the same fixing the uniform tariff rates at ₹43.00 is fair and reasonable?*
>
> *(iii). Whether the petitioners are entitled for the hearing before fixing the rates in compliance with the principles of the natural justice?*
>
> *(iv). What orders?*
>
> *39. All the points are inter-related with each other. Hence, they are answered in seriatim in favour of the petitioners-licencees by assigning the following reasons.*
>
> *40. It is an undisputed fact that the petitioners have been permitted under Section 42(3) to provide their services by installing the HMCs, to operate their cranes by the users for transport of goods by importers and exporters from the ships and to the other vehicles vice versa. Therefore, they are authorized under Section 43(3) of the MPT Act to install their cranes in the harbour of the PPT by virtue of accepting the bids as they have offered to pay ₹30.00 as licence fee and ₹32.60 respectively. The PPT accepted their offer and issued work order on 25.5.2008. As per the conditions of the tender notice, the PPT offered an estimated quantity of*

cargo of one million tons per annum per each crane in two berths. Keeping that offer of the PPT of one million ton per annum as the base, the JSPL and CREW have worked out the cost statements for operation of cranes and offered/proposed the rates for operation of crane at ₹ 124.50 and ₹ 121.83 per ton respectively. Both the petitioners have agreed to pay licence fee at ₹ 30.00 and ₹ 32.60 per ton respectively. The same statements have not been forwarded to the TAMP by the PPT at time of the fixing tariff rates on ad hoc tariff rates, whereas it has considered the particulars furnished by ABGHIL-the intervening applicant added as opp. Party no.4. As it has offered for operation of the crane at ₹ 64.00 per ton including licence fee of ₹ 10/- per ton to the PPT, and, further, not sending the said particulars which were submitted in a format to be forwarded to the TAMP has caused prejudice to the petitioners. This fact is evident from the impugned order and the statement of counter filed by the TAMP, wherein it is specifically stated that despite number of letters and reminders to the PPT to furnish the proposals for fixation of the tariff rates to the PPT as well as the service providers-licensees as permitted under Section 42(3) to operate their HMCs in the harbour of the port there was no response. Therefore, the fact remains that the PPT has not sent the proposals to the TAMP is evident from the impugned order and the statement of counters. Therefore, the proposal furnished by the petitioners in the format before fixation of tariff rate at ₹ 43.00 for operation of their HMCs in the harbour of the PPT by quoting the rate for operation of the cranes ₹ 124.50 and 121.83 respectively with reference to the various relevant aspects were not placed before the TAMP for its consideration and fixing the uniform tariff rates to be collected by the service providers who are operating cranes in the berths provided by the PPT. Therefore, they are affected by fixing the tariff rates. For fixation of tariff by the TAMP, which is the authority as per the tender notice and under the provisions of Section 48 of the MPT Act, to take a decision to fix tariff rates in accordance with the guidelines formulated by the Government of India in exercise of powers under Section 111 of the Act and not transmitting the relevant information furnished in the format by petitioners to the PPT to the TAMP with its comments has certainly affected the rights of the petitioners in fixing the tariff rate at ₹43.00. Accordingly, the first point is answered in favour of the petitioners.

41. So far as point nos. (ii) and (ii) are concerned, it is an undisputed fact that the TAMP is a statutory authority constituted by the Central Government under Section-47-A of the MPT Act to perform its statutory duty under Section 48 of the MPT Act for the purpose of fixing tariff rates and recovery of rates at ports and also to regulate the rates for rendering services by board or by other persons. Section 48 of the Act empowers the authority to fix scales of rates for services performed by the Board and other persons in the PPT, which is a major port under the Act. The PPT has entered into agreements with the petitioners as well as ABGHIL in the year 2009 and 2007 respectively. ABGHIL installed its cranes inside the PPT, which was old one. Since the said crane was not sufficient in loading and unloading cargo unto ships from ships, the PPT taking into consideration the requirement of the users, i.e., importers and exporters decided to install two more new HMCs, and, hence invited fresh tenders for CQ and EQ berths. Accordingly, licences in favour of the petitioners were granted. The tender conditions offered by the PPT are as follows:

"(a). An estimated quantify of cargo of 1.0 million ton per annum to be handled by the petitioner.

(b). Minimum throughput per day is 10,000 MT.

The tender condition further states in the present case, as follows:

(i). The licence fee is payable to port for every ton of cargo handled through the crane.

(ii). The licence fee offered will be multiplied with projected cargo quantity to ascertain the value of such fees."

42. The tender condition also states regarding the detailed requirement of the Mobile Harbour Crane as per Annexure-II of the Tender document. As per Clause 39 of the tender document, the installer of the crane will be required to submit proposal to the port in TAMP's prescribed formats for fixation of rates for use of cranes. On request of the operators, the port can fix an ad hoc rate for the crane subject to final orders of the TAMP in this regard.

43. In the instant case, on the request of the petitioners, the PPT has fixed ₹ 64/- "performance Linked Tariff Rates" on ad hoc basis for the petitioners as well as other operators. As per the said resolution, the rate fixed by the PPT for JSPL is ₹64.00 per ton. Similarly, PPT has fixed ₹ 70.00 for CREW and ₹ 43.00 for ABGHIL. The TAMP for fixation of tariff rates in major ports has to follow the broad principles "Role And Overall Approach" as provided under Clause 2.2 sub-clauses (i) to (viii) of the Guidelines of March, 2005. The said principles read thus:

(i). Safeguarding the interest of shippers / consignees and other port users.

(ii). Ensuring just and fair return to ports.

(iii). The factors which will encourage competition, econormical use of resources, efficiency in performance and optimum investment.

(iv). The established costing methodologies (including cost plus approach) and pricing principles.

(v). The policy directions issued by the Central Government under Section 111 of the MPT Act.

(vi). Ensuring transparency and participative approach while discharging its functions.

(vii). Tariff leverage will be used to improve operational efficiency of the ports.

(viii). Overall long term objective will be to move to competitive pricing and to push performance of Indian Ports to internationally competitive levels.

44. Further, Clauses 2.4.1 and 2.4.2 of the Guidelines for Regulation of Tariff at Major Ports, 2004 (Annexure-1/1) vide notification dated 28th March, 2005 produced by the TAMP along with its counter are very important, which provides that the TAMP will examine the reasonableness of the costs and investments to ensure that inefficiencies, un-economic uses / practices or excesses are not passed on to users. Similarly, Clause 2.9.1 of the said Guidelines provides that the return will be allowed on capital employed (ROCE), both for Major Port Trusts and Private Terminal Operators, at the same pre-tax rate, fixed in accordance with the capital Asset Pricing Model (CAPM). Clause 2.12 says that it is established by the private operator that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to it in view of a higher level of investment made, then a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations. Clause 2.17.1 states that further cast an obligation on the part of the PPT to provide its proposal in the absence of a specific tariff for a service / cargo is not available in the notified scale of rates, the port can submit a suitable proposal. Clause 2.17.2 and 2.17.3 enable the PPT simultaneously with the submission of proposal to the TAMP the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services / cargo; and it must be mutually agreed upon by the port / terminal and the concerned user(s). Clause 2.17.4 states that the interim rate adopted on ad hoc basis will be recognized as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively. Clause 3.1.1 states that proposals for fixation of tariff along with conditionalities governing them for services rendered or facilities provided as well as the charges for use of properties and assets, shall be formulated, in accordance with these guidelines as amended from time to time, in such formats with such supporting details may be prescribed by the TAMP. Clause 3.1.5 states that TAMP will not entertain representations filed by individual users, unless it involves fixation of tariff / Scales of Rates that has been done in the instant case insofar as users are concerned, which is disclosed from the impugned order. It has heard ABGHIL and the other users in the meeting held at Bhubaneswar. Clause 3.2.5 provides that as part of the consultative process, if necessary, hearing of a case or proposal will be organized, jointly with the port and users of the port, either at the office of the Authority or at the port.

45. The aforesaid clauses in the Guidelines would clearly show that the various relevant aspects which are required to be considered by the TAMP to have its overall approach for determination of the tariff rates and the service providers also must be heard in the matter as one of the service providers is heard in the matter, which is evident from the impugned order. Further, the aforesaid Guidelines referred to supra implies that service providers also must be heard in the matter before fixing the rates as they will be providing their shrives on the basis of relevant information for the purpose installing their cranes in the PPT and operating the same to charge from the users. The charge should be in commensurate with reference to the establishment charges, up-front amount, security deposit and the expenses to be incurred on the staff, who are required to operate the HMCs in the port. These are all relevant aspects, which are to be taken into consideration by the TAMP and the said proposal is required to be submitted to the PPT by the petitioners in the TAMP's formant, and the same is required to be forwarded by the PPT to the TAMP. Even the contentions urged on behalf of the opp. Party no.1 and on behalf of the opp. Party no.4-intervening applicant that the petitioners are not required to heard, the same is wholly untenable in law in view of the fact that fixation of rates is not commensurate with the operational charges by the service providers-the petitioners herein. Then the operation will not be efficient and the petitioners will put to losses and that is not the object of permitting service providers to render their service in cargo for transporting goods of the exporter and importers, which will have a serious civil consequence, in view the law laid down by the Supreme Court in the case of ***Smt. Maneka Gandhi v. Union of India and another****, AIR 1978 SC 597, wherein, at paragraph-57 of the said judgment it is held that even in the absence of a statuary provision under the Acts the principle of natural justice shall be read with the statutory provisions.*

46. In the instant case, a careful reading of the Clause of the Guidelines, 2004 vide notification dated 28.3.2005 produced by the TAMP under Annexure-1/A would clearly show that the service providers should be heard with a view to considering their proposals on the basis of the relevant material particulars of investment and other charges to fix the tariff charges by the TAMP. That has not been done in the present case. Hence, the impugned order is passed in violation of the principles of the natural justice and the Guidelines of 2005 referred to supra. Since we have held that the fixation of tariff rates de hors the information furnished by the petitioners to the PPT in the prescribed formats as per the Guidelines, the same has not been forwarded by the PPT to the TAMP is evident from the impugned order, as it has only forwarded the particulars in relation to ABGHIL. Further, Clause 2.17.1 provides that whenever a specific tariff for a service / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal and simultaneously with the submission of

proposal the proposed rate can be levied, that has not been considered by the TAMP. Non-consideration of the same does not assign any valid reason. Therefore, Clause 3.2.5 provides for hearing to the port and users. That implies that service providers must be heard before fixing tariff rates by the TAMP for availing the services of transport of goods of the customers by the service providers / licencees as they have been permitted to render their service under Section 42(2) of the Act.

47. For the aforesaid reasons, non-consideration of the materials particulars submitted in the prescribed format to the PPT, which was not transmitted by it to the TAMP, the impugned order passed by it fixing the uniform tariff rate at ₹43.00 although the petitioners have offered licence fee of ₹30.00 and ₹32.60 per ton respectively is not valid. The remaining ₹13.00 and ₹10.40 will be towards the cost of establishment of cranes, providing staff for operation of the HMCs. to the users are totally inadequate, which will affect interest of the petitioners. Therefore, we are of the view that the impugned order suffers from arbitrariness and unreasonableness for the reasons that the licensee intervening applicant who has been operating its HMC from 2007 has agreed to pay ₹10 per ton to the PPT towards licence fee, whereas the petitioners are paying more than 200%, and, therefore, fixing the said uniform rate of licence fee to all the service providers is most unreasonable and discriminatory. Accordingly, point nos.(ii) and (iii) are also answered in the favour of the petitioners.

For the reasons stated supra, the petitions must succeed, and, accordingly allowed. Rule is issued, impugned order is quashed and the matter is remanded to the TAMP for the purpose of fixation of tariff rates in accordance with the Guidelines formulated by the Central Government under Section 111 of the MPT Act after affording opportunity of hearing to the port and the service providers. The entire exercise of fixing tariff rates shall be completed within a period of four months from the date of receipt of this order. Till then, the ad hoc tariff rate, as permissible and fixed by the PPT under Clause 2.17.2, may be levied on the service providers."

3.4. Based on the legal advice obtained from the then Additional Solicitor General, this Authority filed a Special Leave Petition in the Hon'ble Supreme Court to challenge the judgment of Orissa High Court. The Hon'ble Supreme Court vide their Order dated 4 April 2014 have dismissed the Special Leave Petition. We were advised that dismissal of the petition by the Hon'ble Supreme Court means that the judgment and Order passed by the Hon'ble High Court of Orissa in CWP no. 3365 of 2010 and CWP no. 2428 of 2010 have been upheld. Since the judgment and Order passed by the Hon'ble High Court of Orissa have been upheld, action to comply with the direction of Hon'ble High Court of Orissa was initiated.

4.1. The tariff Order quashed and remanded by the Hon'ble High Court with a direction for fixation of tariff, interalia, after affording an opportunity of hearing to the PPT and the concerned service providers, is the tariff Order dated 30 December 2009. Since the tariff Order dated 30 December 2009 covered the tariff cycle of three years from 23 January 2010 [after expiry of 15 days from 08 January 2010), (the date of notification)] to 22 January 2013, the tariff is to be fixed for the same period from 23 January 2010 to 22 January 2013 after affording an opportunity of hearing to the PPT and the service providers. The PPT proposal dated 6 August 2009 and 17 August 2009 had formed the base to arrive at the rate for HMC in the tariff Order of 30 December 2009. Accordingly, in order to give an opportunity of hearing to the PPT and the concerned service providers in compliance of the Hon'ble High Court Order, a copy each of the PPT proposal dated 6 August 2009 and 17 August 2009 was forwarded to the three HMC service providers prevailing then viz., The Chennai Radha Engineering Works Pvt. Ltd. (CREW), The Jindal Steel & Power Ltd. (JSPL) and The ABG Heavy Industries Limited (ABGHIL) inviting their comments vide our letter dated 2 June 2014. The PPT was also requested to intimate if there are any other concerned service providers who may be consulted in this case. In response, the PPT vide its letter dated 13 June 2014 suggested the party, M/s. Orissa Stevedores Limited, (OSL), in addition to CREW and JSPL. Accordingly, a copy each of the PPT proposal dated 6 August 2009 and PPT letter dated 17 August 2009 was also forwarded to OSL vide our letter dated 17 June 2014 inviting its comments.

4.2. The comments received from Service Providers viz., CREW and JSPL were forwarded to PPT as feedback information. The PPT has responded to the comments of CREW alone.

5.1. In order to give an opportunity of hearing to the PPT and the concerned service providers in compliance of the Order of the Hon'ble High Court and in terms of the consultative procedure prescribed, a joint hearing on the case in reference was held on 27 June 2014 at the premises of PPT at Bhubaneshwar. At the joint hearing, the PPT, CREW and JSPL have made their submissions.

5.2. As decided at the joint hearing, all the service providers were advised vide our letter dated 01 July 2014 to furnish their arguments in writing to this Authority and simultaneously to PPT. The PPT was also requested vide our letter dated 01 July 2014 to respond on the arguments of the service providers to be furnished by them to the port.

5.3. A copy each of the response of the CREW dated 05 July 2014, the OSL dated 05 July 2014 and the JSPL dated 07 July 2014 was forwarded to the PPT under cover of our letter dated 08 July 2014 for furnishing its comments thereon. The PPT has furnished its comments vide its e-mail dated 22 July 2014.

5.4. As decided at the joint hearing, the PPT was requested to furnish some information/ clarification on a few points vide our letter dated 23 July 2014. The PPT has responded vide its e-mail dated 28 July 2014. A summary of the information/ clarification sought by us and the response of PPT thereon is tabulated below:

<table>
<tr><th>Sl. no.</th><th>Information sought from PPT</th><th>Response of PPT</th></tr>
<tr><td>(i).</td><td>During the joint hearing, the Service Providers viz., M/s. Chennai Radha Engineering Works (CREW) and M/s. Jindal Steel and Power Limited (JSPL) had stated that the per day handling rate of 12500 tonnes in respect of the Harbour Mobile Crane (HMC) is not achievable due to various constraints being actually faced by them, from the time of arrival of vessel till completion of discharge of cargo in the import cycle and vice versa in export cycle. They had also stated that arrival of vessel is unpredictable, sometimes there is bunching of vessel and at some after time, the berth is lying idle. In this connection and as agreed by the PPT during the joint hearing, the PPT to furnish average per day handling rate achieved by each of the operators for three broad categories of cargo viz. dry bulk, break bulk and other cargo for the period covered by December 2009 Order.</td><td>The average handling rate per day of HMC in MT, for each type of cargo, as taken from the details furnished by the PPT is as follows:
<table>
<tr><th rowspan="3">Year</th><th colspan="5">DRY BULK CARGO</th></tr>
<tr><th colspan="2">CREW</th><th>JSPL</th><th colspan="2">OSL</th></tr>
<tr><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th><th>Crane 1</th><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>8820</td><td>-</td><td>12775</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>12412</td><td>-</td><td>16507</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>16896</td><td>-</td><td>18903</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>13954</td><td>11537</td><td>Nil</td><td>13381</td><td>10127</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>13627</td><td>11554</td><td>14431</td><td>15419</td><td>12735</td></tr>
</table>
<table>
<tr><th rowspan="3">Year</th><th colspan="5">BREAK BULK CARGO</th></tr>
<tr><th colspan="2">CREW</th><th>JSPL</th><th colspan="2">OSL</th></tr>
<tr><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th><th>Crane 1</th><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>712</td><td>-</td><td>Nil</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>1113</td><td>-</td><td>Nil</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>962</td><td>-</td><td>Nil</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>870</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>723</td><td>Nil</td><td>612</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr>
</table>
<table>
<tr><th rowspan="3">Year</th><th colspan="5">OTHER CARGO</th></tr>
<tr><th colspan="2">CREW</th><th>JSPL</th><th colspan="2">OSL</th></tr>
<tr><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th><th>Crane 1</th><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>Nil</td><td>-</td><td>Nil</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>Nil</td><td>-</td><td>Nil</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>949</td><td>-</td><td>852</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>1080</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>725</td><td>Nil</td><td>752</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>During the joint hearing, the Service Providers viz., CREW and JSPL had also stated that one of the factors for their inability to achieve the handling rate of 12500 tonnes per day is due to time involved in repair of the crane due to breakdown and the cranes remaining idle due to non-availability of cargo. In this context, the PPT to furnish details of aggregate of idle hours and breakdown hours on annual basis and operator wise basis for the period covered by December 2009 Order.</td><td>The details of the Idle hours as furnished by the PPT is as follows:
<table>
<tr><th rowspan="3">Year</th><th colspan="5">IDLE HOURS</th></tr>
<tr><th colspan="2">CREW</th><th>JSPL</th><th colspan="2">OSL</th></tr>
<tr><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th><th>Crane 1</th><th>Crane 1</th><th>Crane 2</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>3572</td><td>-</td><td>4267</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>3669</td><td>-</td><td>4569</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>4545</td><td>-</td><td>3253</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>4948</td><td>3392</td><td>Nil</td><td>4692</td><td>6398</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>5564</td><td>3930</td><td>3920</td><td>3420</td><td>5755</td></tr>
</table>
The details of the Breakdown hours as furnished by the PPT is as follows:</td></tr>
</table>

Year	IDLE HOURS				
	CREW		JSPL	OSL	
	Crane 1	Crane 2	Crane 1	Crane 1	Crane 2
2009-10	85	-	527	-	-
2010-11	1349	-	973	-	-
2011-12	755	-	2275	-	-
2012-13	348	696	8760	912	Nil
2013-14	1316	Nil	3487	768	Nil

(iii). PPT to also furnish the year wise and operator wise details of foreign cargo and coastal cargo handled by the service providers during the period covered by December 2009 Order.

The details of the quantity handled by each service provider through foreign and coastal vessel as furnished by the PPT is as follows:

(in Lakh tonnes)

Year	CREW					
	80 tonne Crane			60 tonne Crane		
	Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	Total
2009-10	16.40	0.67	17.07	-	-	-
2010-11	18.22	0.94	19.15	-	-	-
2011-12	23.64	0.49	24.13	-	-	-
2012-13	19.79	0.00093	19.79	21.87	0.59	22.46
2013-14	9.92	0.33	10.25	23.25	0	23.25

(in Lakh tonnes)

Year	JSPL		
	100 tonne Crane		
	Foreign	Coastal	Total
2009-10	17.82	-	17.82
2010-11	21.90	0.23	22.13
2011-12	25.39	0.21	2560
2012-13	-	-	-
2013-14	8.08	0.01577	8.10

(in Lakh tonnes)

Year	OSL					
	100 tonne Crane			60 tonne Crane		
	Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	Total
2009-10	-	-	-	-	-	-
2010-11	-	-	-	-	-	-
2011-12	-	-	-	-	-	-
2012-13	17.60	-	17.60	9.97	-	9.97
2013-14	29.37	-	29.37	15.94	-	15.94

6.1. As per the direction of the Hon'ble High Court of Orissa vide Order dated 12 May 2012 read with direction of the Hon'ble Supreme Court dated 4 April 2014, this Authority had to complete the entire exercise of fixing tariff rates within a period of four months from the date of receipt of the order. If the period of four months is counted from the date of passing of the Order by the Hon'ble Supreme Court i.e. 4 April 2014, this Authority had to fix tariff for the HMC at PPT by 3 August 2014.

6.2. Considering the time required to scrutinize the submissions made by the service providers, their respective tariff proposals and the information/ clarification furnished by the PPT, finalization of the case after taking into account the

totality of the information collected during the processing of the case and the process involved in notification of the Order in the Gazette of India, two separate Applications seeking 3 months time have been filed in the Hon'ble High Court on 22 September 2014.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i). In the two separate Writ Petitions filed by two of the authorized licensed crane operators of HMC at PPT viz., the Chennai Radha Engineering Works Pvt. Ltd. (CREW) and The Jindal Steel & Power Ltd. (JSPL) in the Hon'ble High Court of Orissa, challenging the Order dated 30 December 2009 passed by this Authority fixing ceiling rates for the use of HMC to be applied commonly at the PPT without reference to any individual service provider, the Hon'ble High Court allowed the Writ Petitions and quashed the Tariff Order dated 30 December 2009 and remanded the matter to this Authority for the purpose of fixation of tariff in accordance with the Guidelines after affording opportunity of hearing to the Port and Service Providers.

When this Authority filed a Special Leave Petition in the Hon'ble Supreme Court, challenging the judgment of Orissa High Court based on the legal opinion obtained in this regard, the Hon'ble Supreme Court dismissed the Special Leave Petition thereby upholding the judgment and Order passed by the Hon'ble High Court of Orissa. Thus, this exercise has been initiated to comply with the direction of Hon'ble High Court of Orissa. The operative portion of the Judgment as contained in the 2nd Para of paragraph 47 (Page No. 30) of the Judgment passed by Hon'ble High Court contains the following directions:-

(a). The impugned Order suffers from arbitrariness and unreasonableness. Fixing a uniform rate of licence fee to all the service providers is most unreasonable and discriminatory.

(b). TAMP to fix the tariff rates in accordance with the Guidelines formulated by the Central Government under Section 111 of the MPT Act after affording opportunity of hearing to the port and the service providers.

(c). The entire exercise of fixing tariff rates to be completed within a period of four months from the date of receipt of the Order.

(d). Till then, the ad hoc tariff rate, as permissible and fixed by the PPT under Clause 2.17.2, may be levied on the service providers.

(ii). As brought out in the factual position relating to this note, the tariff Order was quashed and the matter was remanded by the Hon'ble High Court with a direction for fixation of tariff, *interalia*, after affording an opportunity of hearing to the PPT and the concerned service providers, is the Order dated 30 December 2009. Since the Order dated 30 December 2009 covered the tariff cycle of three years from 23 January 2010 [after expiry of 15 days from 08 January 2010), (the date of notification)] to 22 January 2013, the current exercise is undertaken for fixing tariff for the period covered by the December 2009 Order i.e. from 23 January 2010 to 22 January 2013 after affording an opportunity of hearing to the PPT and the service providers.

(iii). During the proceedings relating to the case, it is noticed that there appears to be a little confusion in the mind of PPT as well as the service providers, over the period for which the tariff for HMC is to be fixed under the current exercise. As clarified during the joint hearing and at the cost of repetition, it is again clarified that the current exercise for fixation of tariff is undertaken to the limited extent of complying with the direction given by the Hon'ble Orissa High Court to this Authority to fix tariff as per the tariff Guidelines of 2005 after giving an opportunity of hearing to the service providers and PPT. Since the direction of the Hon'ble Court is with reference to the tariff Order dated 30 December 2009, the tariff for HMC being reviewed in the current exercise would cover the period covered by December 2009 Order only.

(iv). As brought out earlier, para 47 of the judgment of the Hon'ble Court, interalia, states that "……*and, therefore, fixing the said uniform rate of licence fee to all the service providers is most unreasonable and discriminatory*……

For the reasons stated supra, the petitions must succeed, and, accordingly allowed. Rule is issued, impugned order is quashed and the matter is remanded to the TAMP for the purpose of fixation of tariff rates in accordance with the Guidelines formulated by the Central Government under Section 111 of the MPT Act after affording opportunity of hearing to the port and the service providers……."

(a). From the above, it is seen that the High Court has observed that fixing of a uniform rate for all service providers is most unreasonable and discriminatory.

In view of this observation of the Hon'ble High Court, the JSPL is of the view that fixing uniform tariff for the HMC is invalid as held by the Court and that, therefore, operator wise tariff should be fixed for HMC. Even during the joint hearing, a request has been made to fix operator wise tariff for the use of HMC at PPT.

Section 42 (3) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, empowers the Board of a Port Trust to authorize any person to perform any of the services mentioned in Section 42(1) of the MPT Act. The authorization under Section 42(3) of the Major Port Trust Act falls under two main categories viz., "BOT (Built, Operate, Transfer), BOOT (Built, Own, Operate, Transfer) or any other privatization arrangement adopted by the Government" and "other service providers authorized under section 42 of MPT Act". In case of first category [private (terminal) operators] who provide comprehensive services at a berth or a terminal within a Major Port under a BOT/BOOT arrangement, regulation of tariff is based on their proposal with reference to their operating costs and investments. In case of second category, the "other authorized service providers" where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates are prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges are to be initiated by the concerned Major Port Trust after identifying such authorised services coming under the ambit of tariff regulation, as stipulated in Clause 7.2 of the 2005 tariff guidelines.

Since the authorisation granted to the HMC service providers at PPT was reported to be other than by way of a BOT Concession Agreement, the tariff for the HMC at PPT was fixed based on the stipulation contained in Clause 7.2 of the 2005 guidelines, whereby ceiling rates are to be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. In this regard, it is noteworthy that not only in PPT but in other major port trusts also, such common ceiling rates have been fixed by this Authority for the use of HMC, based on the stipulation contained in Clause 7.2 of the 2005 Guidelines. Further, with regard to the request made by the JSPL to fix differential rate for the use of the HMC, the PPT during the joint hearing has stated that operator wise differential tariff is not possible. But, the High Court has held that fixing of uniform rate to all is most unreasonable and discriminatory. The High Court Order is binding on this Authority. Therefore, the case is taken up to fix operator wise tariff for the use of HMC at PPT for the period covered by the December 2009 Order to comply with the direction of the Hon'ble High Court. In this connection, it is clarified that since the judgment of the Hon'ble High Court is in relation to a specific tariff Order the consideration of the said approach should not be quoted as a precedence in the future, either by the PPT or by any of the other Major Port Trusts.

(b). Further, the Court has directed this Authority to fix the rates in accordance with the Guidelines formulated by the Central Government under Section 111 of the MPT Act (after affording opportunity of hearing to the port and the service providers.)

As stated earlier, in compliance to the direction of the Hon'ble Court, the exercise in hand is to fix operator wise tariff for the use of HMC at PPT for the period covered by the December 2009 Tariff Order. To enable prescribe operator wise rate, it is necessary to go into the operator wise cost details furnished by each of the operators viz., JSPL and CREW. In this connection, it is relevant to mention here that in the proceedings relating to the case in reference, the JSPL and CREW have drawn reference to the proposals submitted by them to PPT during the proceedings relating to the December 2009 Order and have categorically stated that the said proposals submitted by them to the PPT should be considered by this Authority in the current proceedings.

In this connection, it is relevant to mention here that during the proceedings relating to the December 2009 Order, the JSPL as well as CREW had given their respective submissions and cost details to PPT. As per the proposal submitted by JSPL, it had sought a rate of ₹124.50 per tonne for the use of HMC and as per the proposal of CREW, it had sought a rate of ₹121.83 per tonne for the use of HMC. In turn, the PPT under cover of its letter dated 07 May 2009 had forwarded the cost details of JSPL and CREW to us, after effecting some moderations in the JSPL and CREW's cost elements. Accordingly, after effecting the moderations, the PPT had proposed a rate of ₹64.22 per MT in respect of JSPL and ₹69.55 per MT in respect of CREW. However, at that relevant point of time, since the focus was on

fixing a common tariff for all service providers as stipulated in clause 7.2 of the Tariff Guidelines of 2005, the information so submitted by PPT then did not form the basis for tariff fixation and the port was advised to, *interalia*, review its proposal so as to enable fixing a common tariff for all service providers. It was in this backdrop that the PPT vide its letters dated 6 August 2009 and 17 August 2009 had submitted a proposal for fixation of a common ceiling rate of ₹50/- per MT to be made applicable on all HMC operators at PPT.

Now, given that an exercise has been undertaken to fix operator wise tariff for the use of HMC at PPT, the information/ cost details submitted by CREW and JSPL to PPT are considered as proposed by CREW and JSPL along with the cost details pertaining to CREW and JSPL furnished by PPT earlier under cover of its letter dated 07 May 2009.

(c). Further, the Hon'ble Court has also directed this Authority to afford opportunity of hearing to the port and the service providers.

In this regard, it is relevant to mention here that sufficient opportunity has been afforded to the HMC operators to make their written submissions. All the HMC operators who had been operating the HMC during the period covered by the December 2009 Order viz., the Chennai Radha Engineering Works Pvt. Ltd. (CREW), the Jindal Steel & Power Ltd. (JSPL), the ABG Heavy Industries Limited (ABGHIL) and also M/s. Orissa Stevedores Limited (OSL), have been consulted, though the ABGHIL has not responded. Thereafter, a joint hearing had also been held at the port level on 27 June 2014, wherein all the HMC operators were invited to make their submissions. Even after the joint hearing, the HMC operators were given one more opportunity to make any additional submissions. Thus, sufficient opportunity of being heard has been afforded to all the HMC operators during the current proceedings, apart from the PPT.

(v). In this connection, it is relevant to draw reference to one of the service providers viz., the ABG Heavy Industries Limited (ABGHIL). Though, the ABGHIL has operated the HMC during the period covered by the December 2009 Order and has been taken up on consultation in the current proceedings and had also been invited to participate in the joint hearing held on 27 June 2014, it has not participated in the proceedings initiated in the current matter. Incidentally, it has not challenged the tariff order of December 2009.

(vi). One of the other service providers viz., Orissa Stevedores Limited (OSL), though it has participated in the current proceedings, it had not challenged the December 2009 Order passed by this Authority. Since the Hon'ble High Court Order dated 16 May 2012 is with reference to two separate Writ Petitions filed by JSPL and CREW, the decision of the Court is taken into account for compliance with respect to these two service providers only i.e. JSPL and CREW. Accordingly, this exercise is carried out in compliance to the direction of the Hon'ble Court to fix separate rate for use of HMC at PPT for JSPL and CREW, for the period covered by the December 2009 Order.

(vii). During the proceedings relating to the case in reference, the CREW and JSPL have repeatedly made a request for prescription of rate for handling of containers by HMC. In this regard, it is relevant to mention here that the tariff Order of December 2009 had prescribed rates for handling of dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo with the use of HMC at PPT. Handling of containers by HMC has not been dealt with in the said Order. Since the current exercise is being undertaken to review the rate for HMC fixed vide the December 2009 Order, the question of entertaining the request of the service providers for prescription of rate for handling of containers by HMC in the current proceedings does not arise. A review route cannot be taken for prescription of rate for a new item, which has not been discussed in the original Order of December 2009 nor did it form part of the Order passed in December 2009.

In this connection, it is noteworthy that in an exercise undertaken by this Authority some time back in November 2014 for fixation of ceiling tariff for the Harbour Mobile Crane (HMC), to be applied commonly at the PPT without reference to any particular service provider for the period from January 2015 to January 2018, the PPT in addition to proposing of rates for handling Dry Bulk Cargo, Break Bulk Cargo and Other cargo, has also proposed the rate for handling of containers by HMC. However, for the reasons recorded in the Order no. TAMP/30/2014-PPT dated 28 November 2014, the PPT has been advised to file a well analysed proposal, to arrive at the rate for handling various types of containers within the normative capacity. When such a proposal is filed by PPT, the request of CREW and JSPL can be considered for prospective application.

(viii). The JSPL has maintained that it has installed a new Harbour Mobile Crane, whereas the HMC of ABG Heavy Industries Limited (ABGHIL) was a second hand crane and therefore, per tonne rate of HMC

fixed at ₹43/- per MT (reported to be based on submissions/ proposal of ABGHIL) cannot be extended to JSPL.

In this regard, it is noteworthy that in the December 2009 Order, the rate for the use of HMC at PPT has been fixed on a common service provider basis without reference to any individual service provider. The cost of the HMC at ₹3007.74 lakhs was based on the budgetary quotation furnished by the PPT then and infact also included the freight and duty components as estimated by the PPT. The said capital cost of the HMC was taken as the base to arrive at some of the components of the Operating cost viz., repairs, insurance, depreciation and other expenses. Thus, the tariff for the HMC fixed in December 2009 was not under the influence of the cost details pertaining to the ABGHIL, as opined by the JSPL, but based on the details furnished by the PPT then for fixation of common tariff for the use of HMC at the PPT.

(ix). Inorder to comply with the direction of the Hon'ble High Court i.e. to fix different rates for different service providers viz., CREW and JSPL, each of the cost elements considered by the said two parties in their respective Cost statements, is analysed in the light of the observation of the Hon'ble High Court and based on the submissions made by the service providers during the current proceedings in the following paragraphs.

(x). The Hon'ble High Court has mandated this Authority to fix tariff for the use of HMC at PPT in accordance with the Guidelines formulated by the Central Government under Section 111 of the MPT Act. The Guidelines which were prevalent then and which are relevant for fixation of tariff for the use of HMC is the Tariff Guidelines of March 2005, which have been issued as a policy direction to this Authority under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. Accordingly, each of the cost elements forming part of the Cost statements furnished by the service providers to PPT is analysed with reference to the provisions contained in the 2005 Tariff Guidelines.

(xi). In the Cost statement forwarded by JSPL and CREW to PPT, each of the operators has furnished the estimates for the years 2009-10 to 2011-12. Even the PPT, while forwarding the moderated estimates of the service providers to this Authority, has furnished the cost details for the years 2009-10 to 2011-12. The exercise in hand is being carried out for fixation of tariff for the use of HMC at PPT for the period covered by the December 2009 Order, which is 23 January 2010 to 22 January 2013, covered by the years 2010-11 to 2012-13. In view of the above position, the Cost details for JSPL and CREW are analysed by excluding the estimates given by them for the year 2009-10 and instead building up the estimates for the year 2012-13, as discussed hereinafter.

(xii). Traffic:

(a). JSPL:

The JSPL, in its Cost statement forwarded to PPT has estimated the traffic to be handled by the HMC at 1001000 tonnes, 1251250 tonnes and 1564063 tonnes for the years 2009-10 to 2011-12 respectively. However, the PPT, has moderated the traffic estimates of JSPL and estimated the traffic at 2 million tonnes for each of the years 2009-10 to 2011-12. This Authority does not carry out any independent study so as to determine the cargo traffic which is likely to be handled by a HMC at a port. Based on the position that the port will be in a better position to estimate the traffic that is likely to be handled by the HMC due to its past experience, the traffic estimates as estimated by PPT for JSPL at 2 million tonnes each is taken into account for the year 2010-11 and 2011-12. For the reasons stated above, the traffic estimates for the year 2009-10 is not taken into account. From the details now furnished by the PPT in the current proceedings, it is seen that the JSPL has not handled any cargo with the use of HMC during the year 2012-13. Therefore, no cost elements are discussed with respect to JSPL pertaining to the year 2012-13.

(b). CREW:

The CREW, in its Cost statement forwarded to PPT, has estimated the traffic to be handled by the HMC at 1 miilion tonnes for each of the years 2009-10 to 2011-12 respectively. However, the PPT, has modified the traffic estimates of CREW and estimated the traffic at 1 million tonnes, 1.3 million tonnes and 1.5 million tonnes for each of the years 2009-10 to 2011-12. As stated earlier, this Authority does not carry out any independent study so as to determine the cargo traffic which is likely to be handled by a HMC at a port. Based on the position that the port will be in a better position to estimate the traffic that is likely to be handled by the HMC due to its past experience, the traffic estimates as estimated by PPT for CREW for the years 2010-11 and 2011-12 are taken into account. For the reasons stated above, the traffic estimates for the year 2009-10 are not taken into account. From the details now furnished by

the PPT in the current proceedings, it is seen that the CREW has actually handled 1.98 million tonnes of cargo with the use of HMC during the year 2012-13. The said actual traffic for the year 2012-13 is considered in our analysis.

(xiii). Capital Cost:

(a). JSPL:

The JSPL in its Cost statement furnished to PPT has considered the capital cost of the 140 tonne HMC at ₹37.53 crores. The PPT in its Cost statement has also recognized the cost of HMC as furnished by the JSPL. Hence, the same is taken into account in our analysis, relying on PPT.

(b). CREW:

The CREW in its Cost statement furnished to PPT has considered the capital cost of the 100 tonne HMC at ₹25.13 crores. The PPT in its Cost statement has also recognized the cost of HMC as furnished by the CREW. Hence, the same is taken into account in our analysis, relying on PPT.

(xiv). Labour Cost:

(a). JSPL:

The JSPL has considered the Labour cost in respect of 39 employees at an average cost of ₹5.03 lakhs per annum for the year 2010-11. The number of employees and the average cost per employee have been endorsed by PPT in its Cost statement and the same are, therefore, considered in the analysis for the year 2010-11. With regard to the year 2011-12, the number of employees is maintained at 39 as proposed by the port and the average cost per employee is escalated by 5.8% (being the escalation factor that had been considered to estimate the operating expenses in the cases disposed in the year 2009-10).

(b). CREW:

The CREW has considered the Labour cost in respect of 29 employees at an average cost of ₹3.58 lakhs per annum for the year 2010-11. The number of employees and the average cost per employee have been endorsed by PPT in its Cost statement and the same are, therefore, considered in the analysis for the year 2010-11. With regard to the years 2011-12 and 2012-13, the number of employees is maintained at 29 as proposed by the port and the average cost per employee is annually escalated by 5.8%, for the reasons stated above.

(xv). Fuel Cost:

(a). JSPL:

Based on the details furnished by the JSPL in its Cost statement to PPT, it is seen that the JSPL has estimated the fuel consumption at 0.0998 litres per tonne. In this connection, it is relevant to mention here that while fixing tariff for the use of HMC on normative basis, this Authority considers the fuel consumption of a 100 tonne HMC at 70 liters per hour. Considering the position that the productivity of a HMC to handle dry bulk cargo is considered at 744 tonnes per hour [12500 tonnes per day/(24 hours x 70%)] on normative basis, this translates to a fuel consumption of 0.094 litres per hour. Based on the position that the HMC deployed by JSPL is a higher capacity HMC, the fuel consumption of 0.0998 litres per tonne considered by JSPL and recognized by PPT, is found to be reasonable and hence considered in the analysis.

(b). CREW:

Based on the details furnished by the CREW in its Cost statement to PPT, it is seen that the CREW has estimated the fuel consumption of a 100 tonne HMC at 0.0675 litres per tonne. This consumption is found to be lower than the fuel consumption of 0.094 litres per hour arrived based on the normative basis. The fuel consumption of 0.0675 litres per tonne considered by CREW and recognized by PPT, is considered in the analysis.

(c). The cost of fuel is considered at ₹34.98 per litre as considered in the December 2009 Order for the year 2010-11, instead of the rate of ₹40 per litre, considered by both JSPL and CREW in its workings. For the subsequent years, the rate of fuel is escalated by 5.8%, for the reasons explained earlier.

(d). With regard to the fuel cost, the CREW is of the view that as against the fuel/diesel price at ₹40/- per litre as prevailed at that time, the present escalated cost of ₹60.89 per litres is to be

considered. The PPT has also endorsed the escalation of fuel/diesel price. Further, CREW as well as JSPL have made a request to consider the cost of premium diesel in the calculation.

In this connection, as already brought out earlier, the current exercise for fixation of tariff has been undertaken to the limited extent of complying with the direction given by the Hon'ble Orissa High Court to this Authority to fix tariff as per the tariff Guidelines of 2005. Since the direction of the Hon'ble Court is with reference to the tariff Order dated 30 December 2009, the tariff for HMC being reviewed in the current exercise is for the period covered by December 2009 Order only. The fuel cost of ₹34.98 per litre as considered in the December 2009 Order was based on the fuel cost prevailing at the material point of time and hence the same is considered in the present analysis. It is clarified that the current exercise is not being carried out with the aim of updating the values of the various parameters considered then with the values prevailing now.

(xvi). Maintenance Cost:

(a). JSPL:

The JSPL in its Cost statement furnished to PPT has considered the Repairs and Maintenance cost of the HMC at ₹53.95 lakhs for the year 2010-11. In this connection, it is relevant to mention here that while fixing tariff for the use of HMC on normative basis, this Authority considers the Repairs and Maintenance cost at 5% of the cost of Equipment, which translates into ₹187.64 lakhs. In comparison, the amount of Repairs and Maintenance cost of the HMC considered by JSPL for the year 2010-11 is found to be within the normative limit and hence, taken into account. For the subsequent year 2011-12, the expenditure for the year 2010-11 is taken as base and escalated by 5.8% (being the escalation factor that had been considered to estimate the operating expenses in the cases disposed in the year 2009-10).

(b). CREW:

The CREW in its Cost statement furnished to PPT has considered the Repairs and Maintenance cost of the HMC at ₹26.43 lakhs for the year 2010-11. Whereas, the Repairs and Maintenance cost at 5% of the cost of Equipment works out to ₹125.65 lakhs. Since the amount of Repairs & Maintenance cost of the HMC considered by CREW for the year 2010-11 is found to be within the normative limit, the same is taken into account. For the subsequent years 2011-12 and 2012-13, the expenditure for the year 2010-11 is taken as base and annually escalated by 5.8%, as explained above.

(c). It may be recalled that in the December 2009 Order, the Repairs and Maintenance cost has been estimated at 5% of the capital cost of the HMC. The service providers like JSPL and CREW are of the view that due to ageing of cranes and import of spares due to their non-availability in the local markets, Repairs and Maintenance cost at 5% is not sufficient and that it should be considered at 10% of the capital cost.

In this connection, it is relevant to mention here that, the consideration of repairs and maintenance cost at 5% of the cost of HMC flows from the 2008 upfront tariff guidelines for the multipurpose berth. The repairs and maintenance cost has been considered at 5% of the cost of the HMC, not only in the case of PPT but also in other cases relating to other major port trusts where tariff for the use of HMC has been fixed in the past. In these other major ports also, the HMC has been imported. So naturally, the spares would also be imported. However, these major port trusts have not expressed inadequacy on the repairs and maintenance cost considered at 5% of the cost of HMC. Further, from the year of procurement of crane as furnished by the JSPL, it can be seen that the HMCs have been procured in the year 2009. So, when the tariff for the HMC is being fixed in December 2009 for a period of 3 years, it may not be reasonable to allow higher repairs and maintenance cost at 10% for the new HMCs deployed. Also, there is a possibility about the new HMCs being covered by the Warranty, which generally comes with deployment of new equipment.

Thus, other than the reason of ageing of the HMCs and non-availability of imported spares, the service providers have not furnished any other ground to justify consideration of repairs and maintenance cost at 10% of the cost of HMC. Nevertheless, the Repairs and Maintenance cost as estimated by the JSPL and CREW have generally been considered now in the analysis.

(d). The service providers have made a request to permit time for planned/pervasive maintenance of HMC to ensure uninterrupted operation. In this connection, the JSPL is of the view that a minimum of 4 to 5 days is required in a month for doing preventive maintenance work of the

crane, 73 days (20%) of a year is to be allowed for major/minor breakdown works and 30 days to complete any major breakdown maintenance of the crane. Thus, on the whole, the JSPL appears to have requested to account for about 163 days in a year for maintenance of the HMC, which works out to about 3912 hours annually. In this connection, out of the total operating hours of 8760 hours (365 days x 24 hours) in a year, the HMC is presumed to be in operation for only 4000 hours (for the reasons explained in the December 2009 Order), thereby leaving a cushion of about 4760 hours, which is seen to be more than the 3912 hours of maintenance hours requested by the JSPL.

(xvii). Depreciation:

(a). JSPL:

JSPL has considered depreciation at the rate of 11.31% based on the Written Down Value (WDV) method, due to which there is a reduction in the amount of depreciation each year. The depreciation on Equipment is generally considered at the rate of 10.34%. The reason for consideration of the rate of 11.31% has not been furnished by JSPL. In view of the above position, the depreciation is considered on Straight Line Method (SLM) at 10.34% as per the Companies Act, 1956.

(b). CREW:

CREW has also considered depreciation at the rate of 11.31% based on the Straight Line Method (SLM), due to which the amount of depreciation remains constant for all the years. Since the reason for consideration of the rate of 11.31% has not been furnished by CREW, the depreciation is considered on SLM basis at 10.34% as per the Companies Act, 1956.

(xviii). Licence Fee:

Neither the JSPL and CREW nor the PPT has estimated Licence fee for the area occupied by the HMC. The service providers also do not appear to have objected to the Licence fee/ rent considered as one of the cost elements under operating costs in the December 2009 Order. Therefore, the same is taken into account as per the rates being levied by PPT then for a period of 12 months.

(xix). Other Expenses:

(a). JSPL:

The JSPL in its Cost statement furnished to PPT has considered Other Expenses at ₹25 lakhs for the year 2010-11. In this connection, it is relevant to mention here that while fixing tariff for the use of HMC on normative basis, this Authority considers the Other Expenses at 5% of the cost of Equipment, which translates into ₹187.64 lakhs. In comparison, the amount of Other Expenses considered by JSPL for the year 2010-11 is within the normative limit and hence, taken into account. For the subsequent year 2011-12, the expenditure for the year 2010-11 is taken as base and escalated by 5.8%, as discussed earlier.

(b). CREW:

The CREW in its Cost statement furnished to PPT has considered Other Expenses at ₹822.20 lakhs for the year 2010-11. Considering the position that the Other Expenses at 5% of the cost of Equipment works out to ₹125.65 lakhs, the amount of Other Expenses considered by CREW for the year 2010-11 appears to be very much on a higher side. Even when compared to the Other Expenses estimated by the JSPL for a higher capacity of 140 tonne crane, the amount of Other Expenses considered by CREW for a lower capacity of 100 tonne HMC does not appear to be justified. The CREW has neither listed out the items covered under the head Other Expenses nor has furnished any workings in support of the amount. In the cost statement pertaining to CREW as furnished by PPT, it is seen that the PPT has moderated the Other Expenses in respect of CREW for the year 2010-11 and has considered it at ₹314.43 lakhs. In view of the above position, the Other Expenses at ₹314.43 lakhs as moderated by the PPT in respect of CREW is relied upon. For the subsequent years 2011-12 and 2012-13, the expenditure for the year 2010-11 is taken as base and annually escalated by 5.8%, as explained above.

(xx). The Return on Capital Employed is considered at 16% of the Written Down Value of the HMC for the year after taking into account the depreciation pertaining to the relevant year.

(xxi). Based on the above discussion, the Cost statement as furnished by the JSPL and CREW to PPT has been modified. The modified Cost statement in respect of JSPL and CREW is attached as **Annex – I** and **Annex - II** respectively.

(xxii). Taking into account the operating costs and the Return on Capital employed, the average Annual Revenue Requirement (ARR) pertaining to the HMC at JSPL works out to ₹1312.37 lakhs. Taking into account the average traffic for the years 2010-11 and 2011-12, the rate for the HMC deployed by the JSPL works out to ₹ 65.62 per tonne.

Similarly, taking into account the operating costs and the Return on Capital employed, the average Annual Revenue Requirement (ARR) pertaining to the HMC at CREW works out to ₹1131.50 lakhs. Taking into account the average traffic for the years 2010-11 to 2012-13 at 15,92,978 tonnes, the rate for the HMC deployed by the CREW works out to ₹73.25 per tonne.

(xxiii). From the details furnished by PPT with regard to the actual traffic of cargo handled by the HMC during the years 2009-10 to 2013-14, it is seen that on an average, the Dry Bulk cargo constitutes about 99.97% of the total traffic. Since handling of Break Bulk cargo and Other cargo has been very insignificant, it is not necessary to prescribe a separate rate for Break bulk cargo and Other Cargo.

(xxiv). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges. From the details furnished by PPT with regard to the actual traffic of cargo handled by the HMC, it is seen that on an average the foreign cargo has constituted about 99% of the total traffic and the coastal traffic has been only to the tune of about 1%. Since the estimated ARR is to be realized from handling of foreign and coastal cargo, the concessional rate for coastal cargo has been determined taking into consideration the share of the estimated capacity of the HMC for handling coastal cargo and suitable adjustment in the rate for handling foreign cargo.

One of the service providers viz., OSL has made a request to prescribe one rate to be made applicable for both the foreign and coastal cargo. The OSL is of the view that the operation time and the expenditure incurred by the HMC is same for a given quantity for both kind of vessels. In this regard, it is relevant to mention here that prescription of concessional coastal rates flows from a policy direction issued by the Government of India under Ministry of Shipping to all the Major Port Trusts and the same is binding on all the Major Port Trusts including PPT.

(xxv). Thus, based on the above analysis, the rate in respect of the HMC pertaining to JSPL works out to ₹65.88 per tonne and the rate in respect of CREW works out to ₹73.54 per tonne.

(xxvi). Since the said rates will be prescribed in the Scale of Rates of the PPT, the definitions and the general terms and conditions forming part of the PPT Scale of Rates are made applicable in respect of the above rates prescribed, wherever they are relevant.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves to insert the following as Section 2.15(B) in lieu of the existing Section 2.15(B) prevailing in the existing Scale of Rates of PPT in Chapter – II, Cargo related charges.

"2.15 (B). Charges for use of Harbour Mobile Cranes (HMCs) installed by the private operators:

		Rate per MT
(a).	HMC installed by Jindal Steel Private Limited	₹ 65.88
(b).	HMC installed by Chennai Radha Engineering Works	₹ 73.54

T.S BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT-III/4/Exty./143/2015(149)]

Annex - I

Fixation of Tariff for Harbour Mobile Crane deployed by M/s. Jindal Steel Private Limited (JSPL) at the Paradip Port Trust.

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	As given by Jindal Steel Private Limited (JSPL)			As moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2010-11	2011-12	Average
I	Traffic	1001000	1251250	1564063	2000000	2000000	2000000
	Annual Traffic (in Million tonnes)	1.001	1.251	1.564	2.00	2.00	2
II	**Capital costs**						

	Harbour Mobile Crane	**3752.82**	**3752.82**	**3752.82**	**3752.82**	**3364.78**	3558.80
III	**Operating Costs**						
	Labour Cost	156.81	196.01	245.01	196.01	207.38	201.69
	Fuel Cost	39.96	49.95	62.44	69.82	73.87	71.84
	(JSPL - 0.0998 litres per tonne * Rs. 40 per litre)	(TAMP - 0.0998 litres per tonne * Rs. 34.98 per litre)					
	Maintenance Cost	43.16	53.95	67.44	53.95	57.08	55.51
	Depreciation	424.44	360.78	324.7	388.04	388.04	388.04
	(JSPL - 11.31% on cost of HMC) (TAMP - 10.34% on cost of HMC)						
	Licence Fee	0.00	0.00	0.00	0.14	0.15	0.15
	(100 sq.m * Rs. 12 per sq.m per month * 12 months)						
	Other Expenses	20.00	25.00	30.63	25.00	26.45	25.73
	Total *	**678.74**	**678.65**	**721.42**	**732.97**	**752.97**	**742.97**
IV	**Annual Revenue Requirement (ARR)**						
	- Operating costs	678.74	678.65	721.42	732.97	752.97	742.97
	- Return on Capital employed	562.92	562.92	562.92	600.45	538.36	569.41
	Total	**1241.66**	**1241.57**	**1284.34**	**1333.42**	**1291.33**	**1312.37**
VI	**Per tonne Cargo Handling rates**						
	- Foreign cargo *	**124.04**	**124.04**	**124.04**	**66.94**	**64.83**	**65.88**
	- Coastal cargo *	**74.43**	**74.43**	**74.43**	**40.16**	**38.90**	**39.53**

* A calculation error has been noticed in the working furnished by JSPL.

Annex - II

Fixation of Tariff for Harbour Mobile Crane deployed by M/s. Chennai Radha Engineering Works (CREW) at the Paradip Port Trust.

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	**Particulars**	**As given by Chennai Radha Engineering Works (CREW) to PPT**			**As moderated by us**			
		2009-10	**2010-11**	**2011-12**	**2010-11**	**2011-12**	**2012-13**	**Average**
I	Traffic handled	1000000	1000000	1000000	1300000	1500000	1978934	1592978
	Annual Traffic (in Million tonnes)	1	1	1	1.300	1.500	1.979	1.593
II	**Capital costs**							
	Harbour Mobile Crane	**2512.98**	**2512.98**	**2512.98**	**2512.98**	**2253.14**	**1993.30**	**2253.14**
III	**Operating Costs**							
	Labour Cost	94.28	103.71	114.08	103.71	109.73	116.09	109.84
	Fuel Cost	27.00	28.35	29.70	30.69	37.47	52.30	40.16
	(CREW - 0.0675 litres per tonne * Rs.40 per litre) (TAMP - 0.0675 litres per tonne * Rs.34.98 per litre)							
	Maintenance Cost	25.18	26.43	29.07	26.43	27.96	29.58	27.99
	Depreciation	284.22	284.22	284.22	259.84	259.84	259.84	259.84
	(CREW - 11.31% on cost of HMC) (TAMP - 10.34% on cost of HMC)							
	Licence Fee	0.00	0.00	0.00	0.14	0.14	0.14	0.14
	(100 sq.m * Rs. 12 per sq.m per month * 12 months)							
	Other Expenses	688.42	667.16	631.19	314.43	332.67	351.96	333.02
	Total *	**1115.82**	**1106.42**	**1084.47**	**735.25**	**767.82**	**809.93**	**771.00**
IV	**Annual Revenue Requirement (ARR)**							
	- Operating costs	1115.82	1106.42	1084.47	735.25	767.82	809.93	771.00
	- Return on Capital employed *	102.44	111.85	133.73	402.08	360.50	318.93	360.50
	Total	**1218.26**	**1218.27**	**1218.20**	**1137.33**	**1128.32**	**1128.85**	**1131.50**
VI	**Per tonne Cargo Handling rates**							
	- Foreign cargo	**121.83**	**121.83**	**121.83**	**87.84**	**75.52**	**57.27**	**73.54**
	- Coastal cargo	**73.10**	**73.10**	**73.10**	**52.70**	**45.31**	**34.36**	**44.13**

* A calculation error has been noticed in the working furnished by CREW.

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.